



Catalogue no. 52-216-XPB

# Rail in Canada

1996

N° 52-216-XPB au catalogue

Government  
Publications

# Le transport ferroviaire au Canada

1996



Statistics  
Canada

Statistique  
Canada

Canada



## Data in many forms

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered. Data are available on the Internet, compact disc, diskette, computer printouts, microfiche and microfilm, and magnetic tape. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct online access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable database and retrieval system.

## How to obtain more information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to: Transportation Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (telephone: (613) 951-3350), facsimile: (613) 951-2486 or to the Statistics Canada Regional Reference Centre in:

Halifax	(902) 426-5331	Regina	(306) 780-5405
Montréal	(514) 283-5725	Edmonton	(403) 495-3027
Ottawa	(613) 951-8116	Calgary	(403) 292-6717
Toronto	(416) 973-6586	Vancouver	(604) 666-3691
Winnipeg	(204) 983-4020		

You can also visit our World Wide Web site:  
<http://www.statcan.ca>

Toll-free access is provided for all users who reside outside the local dialling area of any of the Regional Reference Centres.

National enquiries line	1 800 263-1136
National telecommunications device for the hearing impaired	1 800 363-7629
Order-only line (Canada and United States)	1 800 267-6677

## Ordering/Subscription information

### All prices exclude sales tax

Catalogue no. 52-216-XPB, is published annually in a **paper version** for \$52.00 in Canada. Outside Canada the cost is US\$52.00.

Please send orders to Statistics Canada, Operations and Integration Division, Circulation Management, 120 Parkdale Avenue, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 or by dialling (613) 951-7277 or 1 800 700-1033, by fax (613) 951-1584 or 1 800 889-9734 or by Internet: [order@statcan.ca](mailto:order@statcan.ca). For change of address, please provide both old and new addresses. Statistics Canada publications may also be purchased from authorized agents, bookstores and local Statistics Canada offices.

## Standards of service to the public

Statistics Canada is committed to serving its clients in a prompt, reliable and courteous manner and in the official language of their choice. To this end, the agency has developed standards of service which its employees observe in serving its clients. To obtain a copy of these service standards, please contact your nearest Statistics Canada Regional Reference Centre.

## Des données sous plusieurs formes

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur Internet, disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche et microfilm, et bande magnétique. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinaire et le système d'extraction de Statistique Canada.

## Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de la présente publication ou au sujet de statistiques ou de services connexes doit être adressée à : Division des transports, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (téléphone : (613) 951-2486), télécopieur : (613) 951-2848 ou à l'un des centres de consultation régionaux de Statistique Canada :

Halifax	(902) 426-5331	Regina	(306) 780-5405
Montréal	(514) 283-5725	Edmonton	(403) 495-3027
Ottawa	(613) 951-8116	Calgary	(403) 292-6717
Toronto	(416) 973-6586	Vancouver	(604) 666-3691
Winnipeg	(204) 983-4020		

Vous pouvez également visiter notre site sur le Web :  
<http://www.statcan.ca>

Un service d'appel interurbain sans frais est offert à tous les utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale des centres de consultation régionaux.

Service national de renseignements	1 800 263-1136
Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants	1 800 363-7629
Numéro pour commander seulement (Canada et États-Unis)	1 800 267-6677

## Renseignements sur les commandes et les abonnements

### Les prix n'incluent pas la taxe de vente

Le produit n° 52-216-XPB au catalogue est publié annuellement sur **version papier** au coût de 52 \$ au Canada. À l'extérieur du Canada, le coût est de 52 \$ US.

Faites parvenir votre commande à Statistique Canada, Division des opérations et de l'intégration, Gestion de la circulation, 120, avenue Parkdale, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou commandez par téléphone au (613) 951-7277 ou au 1 800 700-1033, par télécopieur au (613) 951-1584 ou au 1 800 889-9734 ou par Internet : [order@statcan.ca](mailto:order@statcan.ca). Pour tout changement d'adresse, veuillez fournir votre ancienne et votre nouvelle adresse. Vous pouvez aussi vous procurer les publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés, des librairies locales et des bureaux locaux de Statistique Canada.

## Normes de service à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois et dans la langue officielle de leur choix. À cet égard, notre organisme s'est doté de normes de service à la clientèle qui doivent être observées par les employés lorsqu'ils offrent des services à la clientèle. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec le centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous.



Statistics Canada  
Transportation Division  
Multimodal Transport Section

# Rail in Canada

1996

Statistique Canada  
Division des transports  
Section des transports multimodaux

# Le transport ferroviaire au Canada

1996

Published by authority of the Minister  
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry, 1998

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

June 1998

Catalogue no. 52-216-XPB

Frequency: Annual

ISSN 0843-4530

Ottawa

Publication autorisée par le ministre  
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 1998

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Juin 1998

N° 52-216-XPB au catalogue

Périodicité : annuelle

ISSN 0843-4530

Ottawa

## Note of appreciation

*Canada owes the success of its statistical system to a long-standing co-operation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses, governments and other institutions. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued co-operation and goodwill.*

## Note de reconnaissance

*Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises, les administrations canadiennes et les autres organismes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.*



## Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- <sup>p</sup> preliminary figures.
- <sup>r</sup> revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

## Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- <sup>p</sup> nombres provisoires.
- <sup>r</sup> nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

## Acknowledgements

This publication was prepared in the Transportation Division under the general direction of **Tricia Trépanier**, Director, **Ruth Martin**, Chief, Multimodal Transport Section and **Louis Pierre**, Unit Head.

**Yasmin Sheikh**, the Senior Analyst was the principal author of this publication. Technical assistance was provided by **Angus Maclean**, **Dorinda Lee**, **Francois Brault**, **Allan MacLellan** and **David Binks**.

## Remerciements

Cette publication a été réalisée à la Division des transports sous la direction générale de **Tricia Trépanier**, Directrice, **Ruth Martin**, Chef de la section des transports multimodaux et **Louis Pierre**, Chef de sous-section.

**Yasmin Sheikh**, l'analyste principal est l'auteur principale alors que **Angus Maclean**, **Dorinda Lee**, **Francois Brault**, **Allan MacLellan** et **David Binks** ont prêté leur assistance technique.

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences - Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 - 1984.



Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'American National Standard for Information Sciences "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 1984.





# Table of Contents

## Rail in Canada

# Table des matières

## Le transport ferroviaire au Canada

	Page		Page
<b>Content, Design and Objectives of the Publication</b>	5	<b>Contenu, plan et objectifs de la publication</b>	5
Evolution and Regulation of Canada's Railway Industry	6	Évolution et réglementation du secteur du transport ferroviaire au Canada	6
Competition and Cooperation with Other Modes	9	Concurrence et collaboration avec les autres modes de transport	9
<b>Highlights</b>	11	<b>Faits saillants</b>	11
<b>Chapter 1</b>		<b>Chapitre 1</b>	
<b>General Overview</b>	13	<b>Aperçu général</b>	13
Summary Statistics, 1991 and 1996	13	Statistiques sommaires pour 1991 et 1996	13
Operating Revenues, 1991-1996	14	Recettes d'exploitation, 1991 à 1996	14
Operating Expenses, 1991-1996	16	Dépenses d'exploitation, 1991 à 1996	16
Financial Ratios	17	Ratio financiers	17
Operating Statistics, 1991-1996	19	Statistiques d'exploitation	19
Other Statistics	20	Autres statistiques	20
<b>Chapter 2</b>		<b>Chapitre 2</b>	
<b>Financial and Property Accounts</b>	25	<b>Finances et comptes d'immobilisations</b>	25
Financial Performance	25	Résultats financiers	25
Operating Revenues	31	Recettes d'exploitation	31
Operating Expenses	32	Dépenses d'exploitation	32
Balance Sheet and Property Accounts	33	Bilan et comptes d'immobilisations	33
<b>Chapter 3</b>		<b>Chapitre 3</b>	
<b>Operating and Fuel Statistics</b>	41	<b>Statistiques sur l'exploitation et le carburant</b>	41
Track Operated	41	Voies exploitées	41
Fuel and Power Consumed by Motive Equipment	44	Carburant et énergie électrique consommés par les unités motrices	44
Operating Indicators	45	Indicateurs d'exploitation	45
Traffic Statistics	54	Statistiques sur le trafic	54
Inventory of Equipment	54	Inventaire du matériel	54
<b>Chapter 4</b>		<b>Chapitre 4</b>	
<b>Employment Statistics</b>	57	<b>Statistiques sur l'emploi</b>	57
Summary Statistics by Class of Carrier	57	Statistiques sommaire selon le transporteur	57
Summary Statistics by Function	61	Statistiques sommaires selon la fonction	61
Summary Statistics by Occupational Classification for Class I Railways	61	Statistiques sommaires selon les catégories professionnelles des transporteurs de la catégorie I	61

## Table of Contents – Concluded

## Rail in Canada

## Table des matières – fin

## Le transport ferroviaire au Canada

	Page		Page
<b>Chapter 5</b>		<b>Chapitre 5</b>	
<b>Commodity Statistics</b>	63	<b>Statistiques sur les marchandises</b>	63
Revenue Freight Traffic	64	Trafic de marchandises payantes	64
Revenue Freight Traffic by Region	64	Trafic de marchandises payantes selon la région	64
Leading Commodities Handled	65	Principales marchandises manutentionnées	65
Revenue Freight by Carrier and by Commodity	65	Marchandises payantes selon le transporteur et la catégorie de marchandises	65
<b>Chapter 6</b>		<b>Chapitre 6</b>	
<b>Commodity Origin and Destination</b>	91	<b>Origine et destination des marchandises</b>	91
Tonnage by Commodity	91	Tonnage selon la marchandise	91
Commodity Flows	91	Flux des marchandises	91
Type of Movements	94	Type de mouvements	94
Marine Imports and Exports	94	Importations et exportations maritimes	94
Major Commodity Movements by Region	97	Mouvements des principales marchandises, selon la région	97
<b>Chapter 7</b>		<b>Chapitre 7</b>	
<b>International Commodity Origin and Destination</b>	107	<b>Origine et destination des mouvements internationaux de marchandises</b>	107
Northbound Movements	107	Mouvements vers le nord	107
Southbound Movements	107	Mouvements vers le sud	107
<b>Chapter 8</b>		<b>Chapitre 8</b>	
<b>Survey Concepts and Data Limitations</b>	119	<b>Concepts d'enquête et limites des données</b>	119
Collection Authorities and Related Classifications	119	Organismes de collecte et classifications connexes	119
Survey Methodology, Coverage and Data Limitations	120	Méthodes et champ d'enquête et limites des données	120
<b>Glossary</b>	123	<b>Glossaire</b>	129



## Content, Design and Objectives of the Publication

This publication provides information relating to the size and structure of the Canadian rail transport industry. It contains a number of graphic presentations that highlight financial and operating indicators over selected time periods.

It also provides a brief historical presentation on the evolution and regulation of Canada's rail industry. As well, it contains a short discussion on the level of competition and cooperation between railways and other modes of transportation.

In the opening chapter, a general overview of the rail industry is presented, focusing on global variables extending over a six-year period. The core chapters that follow, provide more in-depth analysis on the economic performance; operating and financial structure; and an origin and destination data series. The latter is supplied by the Canadian Transportation Agency, formerly the National Transportation Agency.

**Note:** *Data contained in this publication were released in three separate publications, prior to 1987:*

### *Railway Transport in Canada:*

*General Statistics (Catalogue No. 52-215)*

*Commodity Statistics (Catalogue No. 52-211)*

*Commodity Origin and Destination Statistics (Catalogue No. 52-214)*

### Attention Users!

The following changes in the coverage, data and format apply to data contained in this and prior publications:

- Publications prior to 1992 contained some data series in constant dollars. After a review of the methodology of the index used, it was felt that the transportation component of the Consumer Price Index (CPI) did not accurately reflect a change in the cost of transporting freight. Publication of tables in constant dollars was, therefore, discontinued in 1992. For users who wish to continue these data series, this index is still available from the Prices Division (613) 951-9606 and published in Consumer Price Index, catalogue number 62-001, monthly.

## Contenu, plan et objectifs de la publication

La présente publication fournit des renseignements sur la taille et la structure du secteur canadien du transport ferroviaire. Elle contient un certain nombre de graphiques qui présentent des indicateurs financiers et opérationnels pour des périodes données.

La publication fournit également un bref aperçu historique de l'évolution et de la réglementation du secteur du transport ferroviaire au Canada. Elle contient par ailleurs un résumé sur le niveau de concurrence et sur la collaboration entre les sociétés ferroviaires et les autres modes de transport.

Le premier chapitre présente un aperçu global du secteur du transport ferroviaire, notamment des variables générales s'échelonnant sur une période de six ans. Les principaux chapitres suivants fournissent une analyse plus approfondie du rendement, de la structure financière et opérationnelle, et de l'origine et de la destination des marchandises. Ces dernières données sont fournies par l'Office des transports du Canada, anciennement l'Office national des transports du Canada.

**Note :** *La publication contient des données antérieurement diffusées dans trois publications distinctes avant 1987 :*

### *Le transport ferroviaire au Canada :*

*Statistiques générales (n° 52-215 au catalogue)*

*Statistiques des marchandises (n° 52-211 au catalogue)*

*Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises (n° 52-214 au catalogue)*

### Avis aux utilisateurs!

Les modifications suivantes qui sont contenues dans le champ d'observation, aux données et au format de la publication s'appliquent aux données contenues dans cette publication et celles publiées antérieurement :

- Les publications antérieures à 1992 contiennent des séries de données représentées en dollars constants. Après avoir examiné la méthode d'établissement de l'indice, il a été convenu que la composante des transports de l'Indice des prix à la consommation (IPC) ne traduisait pas exactement la variation des coûts du transport de marchandises. La diffusion de tableaux de données en dollars constants a donc été abandonnée. Les utilisateurs qui désirent obtenir les données originales peuvent obtenir l'indice en s'adressant à la Division des prix (613-951-9606) ou en consultant la publication mensuelle Indice des prix à la consommation, (n° 62-001 au catalogue).



- Statistics Canada undertakes a periodic review of the classification of industries in order to ensure that they are as homogeneous as possible, the objective being complete coverage with minimal duplication in different survey programs. Prior to 1991, interurban railways were included with the Railway Transport Industry, while street railways and urban rapid transit carriers were classified under Urban Transit Systems Industry. As of 1991, inter-urban railways were classified into the Urban Transit Industry. This decision affected the survey universe of the railway industry beginning in 1991, in particular the coverage of Class II and III carriers. A comparison of Class II and III carriers should therefore be undertaken with caution, for prior years.
- An important aspect of Statistics Canada's mandate is to preserve the confidentiality of the reported data. However, for decades, the railway industry was operating under a regulated environment, seeking governmental approval of its shipping rates or charging according to published rates. The railway data were therefore published in detail by carrier and by province/territory, if possible. With the introduction of deregulation, the railways may now negotiate confidential contracts with shippers. In order to preserve confidentiality, data in chapter 5 have been presented by region since 1991.
- Afin de garantir une couverture complète et de minimiser le double emploi dans les différents programmes d'enquête, Statistique Canada effectue un examen périodique de la classification des industries afin d'en assurer l'uniformité. Avant 1991, les chemins de fer interurbains faisaient partie de l'industrie du transport ferroviaire, tandis que les chemins de fer urbains et les chemins de fer rapides urbains faisaient partie de l'industrie du transport en commun urbain. À partir de 1991, on a reclassifié les chemins de fer interurbains dans l'industrie du transport en commun urbain. Cette décision a influé sur l'univers de l'enquête sur le secteur ferroviaire pour 1991, plus particulièrement sur les transporteurs des catégories II et III. Il faut donc faire preuve de prudence lorsque l'on compare les données des transporteurs de ces catégories avec les données des années précédentes.
- L'un des aspects importants du mandat de Statistique Canada est de respecter la confidentialité des données déclarées. Pendant des décennies, les sociétés ferroviaires ont exploité leurs services selon une structure réglementée, étant tenues de demander l'approbation de l'État pour leurs tarifs de transport ou d'imposer des tarifs conformes aux tarifs publiés. Dans la mesure du possible, les données sur le transport ferroviaire étaient donc diffusées de façon détaillée, selon le transporteur et la province ou le territoire. Depuis l'introduction de la déréglementation, les sociétés ferroviaires peuvent négocier des contrats confidentiels avec des expéditeurs. Les données qui figurent au chapitre 5 sont donc publiées, depuis 1991, selon la région pour garantir la confidentialité des données.

### Evolution and Regulation of Canada's Railway Industry

Rich in history, Canada's rail industry has been serving people and communities since 1836, when the St. Jean - Laprairie line was opened. The 1850s saw the arrival of the Grand Trunk and Great Western Railway companies and less than three decades later, the Inter-colonial and the Canadian Pacific Railways (CPR) - Canada's first transcontinental system, was built. By 1918, following the appointment of a Railway Inquiry Commission, the Canadian National Railways (CNR) was founded, incorporating a number of railways, including the Grand Trunk and Inter-colonial, into one government owned enterprise.

In the years that followed, Canada's rail industry laid the foundation for economic growth and prosperity, providing indispensable transportation services to forest, mining and agricultural industries. Its contributions extended deeply into the social fabric of Canadian tradition, linking people and communities from coast to coast and providing essential transportation services to and from remote areas. Adapting readily to a rapidly changing environment, it quickly became a key factor in marine export activities and played a vital role in the efficient distribution of goods imported from foreign countries.

During this period, however, Canadian railway companies had to conform to the policies of a regulatory framework designed to promote regional and industrial expansion and encourage trade with other countries. They were often expected to provide services that would benefit the industry served rather than the railways. A prime example was the statutory rates on grain shipments

### Évolution et réglementation du secteur du transport ferroviaire au Canada

Riches d'histoire, les compagnies ferroviaires au Canada desservent la population et les collectivités depuis 1836, soit depuis l'ouverture de la ligne entre Saint-Jean et Laprairie. Les années 1850 ont marqué l'avènement des compagnies du Grand-Tronc et de la Great Western Railways, puis moins de trois décennies plus tard, celui du chemin de fer Inter-colonial et du Canadien Pacifique (CP), le premier chemin de fer transcontinental au Canada. En 1918, à la suite de la nomination de la Commission d'enquête sur les chemins de fer, les Chemins de fer Nationaux du Canada (CN) étaient créés, incorporant un certain nombre de chemins de fer, y compris le Grand-Tronc et l'Inter-colonial, en une seule entreprise publique.

Au cours des années qui ont suivi, le secteur du transport ferroviaire canadien a jeté les bases nécessaires à la croissance économique et à la prospérité, assurant des services de transport indispensables aux secteurs des forêts, des mines et de l'agriculture. Son apport allait s'étendre au tissu social de la civilisation canadienne, en établissant un lien entre les populations et les collectivités d'un bout à l'autre du pays et en fournissant des services de transport essentiels aux régions éloignées. Le secteur ferroviaire s'est vite adapté à l'évolution rapide du milieu et est devenu aussitôt un facteur clé des activités d'exportation maritime ; il a par ailleurs joué un rôle vital dans la distribution efficace des produits importés des pays étrangers.

Durant cette période, les compagnies ferroviaires canadiennes ont dû toutefois se conformer à des règlements visant à promouvoir l'expansion régionale et industrielle et à encourager le commerce avec d'autres pays. Dans ce contexte, les transporteurs devaient souvent fournir des services qui profitaient davantage au secteur desservi qu'aux transporteurs eux-mêmes. Prenons par exemple les tarifs statutaires



transported to Canadian ports, as a result of the signing of the **Crow's Nest Pass Agreement** in 1897. Initially, the agreement only applied to the transportation of certain types of grains, moved along specific routes by Canadian Pacific railways. However, over the next thirty years, revisions to the Crow's Nest Pass Agreement, and new agreements implemented by the **Board of Railway Commissioners**, saw the application of statutory rates to a variety of grain and grain by-products, as well as to the operations of the Canadian National railway. It is noted however, that during this period, Canadian railways did benefit from some concessions in the form of land acquisitions.

In addition, this period saw the passing of the **Maritime Freight Rate Act**, in 1927, prescribing a reduction of tariffs for the movement of certain commodities in Eastern Canada. Carriers were granted subsidies as compensation for some of the losses incurred from these statutory rates.

During the 1930s, droughts and a worldwide depression plagued the economic performance of the rail industry. By the end of the decade, re-capitalization of capital stocks was undertaken to eliminate some of the government loans and interest charges incurred over this period.

The post World War II era saw the Canadian railway industry faced with increasing competition from a less rigidly regulated motor carrier industry. Competition between these two modes continued strongly and later played an important part in the appointment of a Royal Commission in 1949, to assess the impact of these two competing modes on the welfare of the Canadian society. At the same time there was also an internal struggle, with the government owned Canadian National railways competing directly with its private counterpart - the Canadian Pacific company - both providing transcontinental transportation services.

In the years that followed, Canadian railways modernized their equipment and by the early 1960s, had converted a substantial proportion of their locomotives to diesel combustion. They also extended centralized and electronic traffic controls and mechanized maintenance of ways operations. In addition, rolling stocks became progressively specialized and featured increasingly heavier transportation capabilities. Another important development was the growth in railway 'piggyback' operations for highway truck trailers.

In 1967, following an exhaustive review of Canada's transportation system, the **National Transportation Act** was legislated. It was designed to promote an efficient transportation system and emphasized the importance of cooperation and harmony between existing modes, at the same time recognized the need for a healthy competitive environment. It also discriminated against a system which would unduly impede the interlining of freight between modes and the export of commodities. The Act's core premise conceptualized a network of transportation services rendered on the basis of '**Public Convenience and Necessity**' and reinforced the notion

applicables aux livraisons de céréales dans les ports canadiens à la suite de la signature de la **Convention du Nid-de-Corbeau** en 1897. Cette convention ne s'appliquait au départ qu'au transport, par le Canadien Pacifique, de certains types de céréales, sur des trajets particuliers. Cependant, au cours des trente années suivantes, la révision de la Convention du Nid-de-Corbeau et la mise en application de nouveaux règlements par la **Commission des chemins de fer du Canada** ont amené l'application de tarifs statutaires au transport d'une variété de céréales et de produits de céréales, ainsi qu'aux activités du Canadien National. Il faut se rappeler, cependant, qu'au cours de cette période, les chemins de fer canadiens ont obtenu certaines concessions sous forme de terrains.

Par ailleurs, au cours de cette même période, on a assisté à l'adoption, en 1927, de la **Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes**, qui prévoyait une réduction des taux pour le transport de certaines marchandises dans l'Est du Canada. Les transporteurs ont reçu des subventions en compensation d'une partie des pertes qu'a entraînées l'application de tarifs statutaires.

Pendant les années 30, les sécheresses et la crise mondiale ont influé sur la performance économique du secteur du transport ferroviaire. À la fin de la décennie, on avait entrepris la restructuration des capitaux afin d'éliminer certains prêts de l'État et les intérêts courus au cours de cette période.

Au cours de la période qui a suivi la Deuxième Guerre mondiale, les compagnies ferroviaires canadiennes ont dû faire face à la concurrence accrue du mode de transport moins rigoureusement réglementé qu'est le transport routier. La concurrence entre ces deux modes de transport s'est fait de plus en plus forte. Elle a plus tard joué un rôle important dans la création, en 1949, d'une Commission royale chargée d'examiner l'incidence de ces deux modes concurrentiels sur le bien-être de la société canadienne. Par ailleurs, les compagnies ferroviaires canadiennes étaient confrontées à leur propre crise interne avec le Canadien National, une entreprise publique faisant directement concurrence à son homologue du secteur privé, le Canadien Pacifique, alors que les deux compagnies assuraient des services de transport transcontinental.

Au cours des années qui ont suivi, les compagnies ferroviaires du Canada ont entrepris la modernisation de leur matériel. Dès le début des années 60, elles avaient converti un nombre considérable de locomotives au moteur diesel. De même, elles ont élargi les systèmes centralisés et électroniques de réglementation des mouvements et l'entretien mécanisé des voies. Le matériel roulant est devenu par ailleurs de plus en plus spécialisé, ayant la capacité de transporter des marchandises de plus en plus lourdes. Mentionnons, comme autre événement important, l'accroissement des activités rail-route des remorques de camions.

En 1967, à la suite d'un examen détaillé du système de transports du Canada, on a adopté la **Loi nationale sur les transports**. Conçue pour promouvoir un système de transport le plus efficace possible, cette Loi souligne l'importance d'un climat de collaboration et d'entente entre les deux secteurs, tout en reconnaissant la nécessité d'une saine concurrence. Elle interdit également tout système qui empêcherait indûment le transfert de marchandises d'un mode de transport à l'autre et l'exportation de produits. La création d'un réseau de services de transport offerts sur la base de la "**commodité et la nécessité publiques**" est la principale prémisses de cette loi qui appuie le concept selon lequel les transporteurs qui assurent des services



that carriers providing essential transportation services be compensated for any loss incurred in these operations. As a result, the Canadian rail industry, from 1967 onwards, received new sources of government assistance to indemnify carriers against loss of revenues in the provision of essential services.

By the 1970s, CN and CP were incurring substantial losses on passenger service in spite of federal compensation. In 1977, the federal government took over full responsibility for inter-city passenger service by creating VIA Rail.

By 1983, Canadian railways received further reprieve from their social obligations and the financial burdens incurred in the fostering of economic development. That year, the **Western Grain Transportation Act** abrogated some of the tariff controls on grain transportation offered beyond a predefined traffic ceiling; controls were also relaxed for services rendered below this traffic ceiling, with the difference in cost absorbed by government, in the form of Crow Benefit payments, and, to a lesser extent, by the shipper in the form of higher tariffs. Prior to this, carriers had only received indirect compensation in the form of subsidies for uneconomical branch lines and the acquisition of hopper cars.

Federal transport laws were further revised by the enactment of the **National Transportation Act (NTA), 1987**. This Act recognized the need for a more open transportation system, increasingly sensitive to the competitive forces of market supply and demand. As a result, Canadian rail carriers were allowed to negotiate confidential contracts with shippers and permitted to abandon up to four percent of their total track each year (this limit on abandonment was removed at the end of 1992). Shippers could request competitive line rates (CLR) for the interlining of their freight between carriers. The Canadian railway industry has been facing strong financial pressure since competition increased.

The 1987 Act, however, did not go far enough in resolving market distortions in the transportation sector particularly in the railway industry. In late 1994 and early 1995, Transport Canada held consultations with the railways, shippers, labour unions and provinces in order to simplify and update the legislative framework governing transportation in Canada. Effective July 1996, the **Canada Transportation Act (CTA)** replaced both the NTA, 1987 and the Railway Act. The Act renamed the National Transportation Agency to Canadian Transportation Agency with a reduced regulatory role. The new legislation has facilitated rationalization of the rail network and has promoted the growth of short line railways. It also ensures that shippers continue to have access to competitive rail services, through rights and protective mechanisms in existing legislation.

The federal government has a long history of providing transportation subsidies to Canadian carriers and producers dating as far back as 1897. The federal budget of February 27, 1995 reduced or eliminated most of the subsidy programs. This government has also been pursuing a policy of divesting its investments in the

de transport essentiels doivent être compensés pour toutes pertes subies. À partir de 1967, le secteur ferroviaire canadien devait donc recevoir de nouvelles formes d'aide de l'État afin d'indemniser les transporteurs de la perte possible de recettes liée à la prestation de services essentiels.

Dès le début des années 70, le CN et le CP enregistraient des pertes considérables au titre du transport de passagers malgré l'aide de l'État. En 1977, le gouvernement fédéral a assumé l'entière responsabilité du transport interurbain de passagers en créant VIA Rail.

Dès 1983, les compagnies ferroviaires canadiennes avaient reçu d'autres sursis relativement à leurs obligations sociales et aux dettes courues pour la promotion du développement économique. Cette année-là, dans le cadre de la **Loi sur le transport du grain de l'Ouest**, on a aboli certains des contrôles tarifaires du transport du grain imposés au-delà d'un plafond de mouvements prédéterminé ; ces contrôles ont également été assouplis pour les services fournis en-deçà du plafond autorisé, la différence dans le coût étant absorbée par l'État sous la forme de paiements en vertu de la Convention du Nid-de-Corbeau, et, dans une moindre mesure, par l'expéditeur sous forme de tarifs plus élevés. Avant cela, les transporteurs n'avaient reçu qu'une compensation indirecte sous la forme de subventions applicables à des embranchements non rentables et à l'acquisition de wagons-trémies.

L'adoption de la **Loi nationale sur les transports de 1987** a eu pour effet de modifier les règlements fédéraux sur le transport. En vertu de cette loi, on reconnaît la nécessité d'un système de transport plus ouvert, tenant compte davantage des forces concurrentielles de l'offre et de la demande. Les transporteurs ferroviaires canadiens ont donc reçu l'autorisation de négocier des contrats confidentiels avec des expéditeurs et d'abandonner les embranchements moins rentables à un taux annuel recommandé. Les expéditeurs peuvent à leur tour obtenir des prix de ligne concurrentiels (PLC) pour le transfert de leurs marchandises entre transporteurs. Avec cette autonomie, le secteur ferroviaire canadien est de plus en plus vulnérable aux pressions de la concurrence.

Cependant, la loi de 1987 n'a pas permis de résoudre complètement les distorsions du marché dans le secteur des transports, surtout dans l'industrie ferroviaire. À la fin de 1994 et au début de 1995, Transports Canada a mené des consultations avec les transporteurs ferroviaires, les expéditeurs, les syndicats et les provinces afin de simplifier et de mettre à jour le cadre législatif régissant les transports au Canada. En vigueur depuis juillet 1996, la **Loi sur les transports au Canada (LTC)** venait remplacer à la fois la Loi nationale sur les transports de 1987 et la Loi sur les chemins de fer. La loi changeait le nom de l'Office national des transports du Canada pour celui de l'Office des transports du Canada et restreignait son rôle de réglementation. La nouvelle loi a facilité la rationalisation du réseau ferroviaire et a favorisé la croissance des lignes ferroviaires sur courtes distances. Elle maintient en outre, pour les expéditeurs, l'accès à des services ferroviaires concurrentiels, par l'entremise de droits et de mécanismes de protection intégrés à la loi existante.

Depuis 1897, le gouvernement fédéral verse des subventions au transport aux transporteurs et producteurs canadiens. Le budget fédéral du 27 février 1995 a réduit ou éliminé la plupart des programmes de subventions. Le gouvernement a en outre préconisé une politique de retrait de ses investissements du secteur des transports, notamment par



transportation sector including privatizing CN by selling its shares in the fall of 1995.

It should also be noted that rail service in Newfoundland and Prince Edward Island was discontinued in 1988 and 1990 respectively. A major restructuring of VIA Rail also took place in 1990, when its services were cut in half. It is now relying less on government subsidies and striving to improve its operating efficiency, productivity and service to compete with other modes of passenger transportation.

In 1996, Canada's rail industry generated about \$7.2 billion in revenues and provided employment to some 48,000 personnel. At \$4.9 billion (in constant 1986 dollars), the value of its economic production represented 29% of the transportation sector's **Real Gross Domestic Product**. It transported 273 million tonnes of unduplicated freight and 4 million passengers, operating over 77 000 kilometres of track. During 1996, 98 million tonnes of coal, iron ore and wheat the three leading commodities, were transported by Canadian railways.

### Competition and Cooperation with other Modes

The railway system has traditionally complemented marine transportation activity as both modes service quite distinct markets with the transportation of mostly resource based bulk commodities and grains. With globalization and deregulation the forces of both competition and cooperation have intensified between trucking and rail companies. Cooperation between railways and some big trucking companies has increased in order to offer the lowest rate to their shippers, who are now competing in the world market. The advent and increasing use of containers and new technology such as the use of road-railers have made this easier. On the other hand, competition has intensified as the two industries try to increase their share in the lucrative north-south market resulting from the Free Trade Agreement with the United States and North American Free Trade Agreement with the U.S. and Mexico.

In recent years, major Canadian railways have been streamlining their operations and are expected to do so even more under the new legislation. Some of the important developments that have taken place in the industry include:

- the introduction of new legislation on regulatory reform under the Canada Transportation Act;
- privatization of CN, transforming it from a Crown corporation to an investor-owned business;
- transfer of CP head offices from Montreal to Calgary;
- construction, by CN, of a tunnel beneath the St. Clair River that separates Ontario and Michigan, to handle tri-level auto carrying flat cars and double stack container trains;

la privatisation du CN, en vendant à l'automne 1995 les actions qu'il détenait dans cette société.

Précisons par ailleurs que les services de transport ferroviaire de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard ont été interrompus en 1988 et en 1990 respectivement. En 1990, VIA Rail a dû faire face à une restructuration majeure et abandonner la moitié de ses services. Dorénavant, ce transporteur se fie moins aux subventions gouvernementales et s'efforce d'améliorer ses opérations en se concentrant sur l'efficacité, la productivité et les services pour concurrencer les autres modes de transport de voyageurs.

En 1996, le secteur ferroviaire canadien a généré des recettes d'environ 7.2 milliards de dollars et comptait environ 48,000 employés. À 4,9 milliards de dollars (en dollars constants de 1986), la valeur de sa production économique a représenté 29% de la contribution du secteur des transports au **produit intérieur réel**. Les sociétés ferroviaires ont transporté 273 millions de tonnes de fret et 4 millions de passagers, et exploité plus de 77 000 kilomètres de voies. Pendant l'année 1996, elles ont transporté 98 millions de tonnes de minerai de fer, de charbon et de blé, soit les trois principales marchandises transportées.

### Concurrence et collaboration avec les autres modes de transport

Traditionnellement, le secteur ferroviaire est le complément du secteur maritime, les deux étant chargés de desservir des marchés relativement distincts et de transporter principalement des produits en vrac à base de matières premières et des céréales. Suite à la mondialisation et à la déréglementation, la concurrence et la collaboration se sont accrues entre les sociétés ferroviaires et les entreprises de camionnage. Ainsi, la collaboration entre les sociétés ferroviaires et certaines importantes entreprises de camionnage a augmenté, afin de pouvoir offrir les meilleurs tarifs aux expéditeurs qui doivent désormais faire concurrence sur les marchés mondiaux. L'utilisation accrue des conteneurs et de nouvelles technologies, notamment les véhicules rail-route, a favorisé cette collaboration. En revanche, suite à l'entrée en vigueur de l'Accord de libre-échange avec les États-Unis et de l'Accord de libre-échange nord-américain (avec les États-Unis et le Mexique), la concurrence s'est intensifiée entre ces deux industries en ce qui concerne le lucratif trafic dans l'axe nord-sud.

Au cours des dernières années, les principales sociétés ferroviaires canadiennes ont rationalisé leurs activités et ce processus devrait se poursuivre de plus belle en vertu de la nouvelle loi. Certains des développements importants qui sont survenus dans le secteur ferroviaire sont présentés ci-dessous.

- Introduction d'une nouvelle loi sur la réforme réglementaire aux termes de la Loi sur les transports au Canada.
- Privatisation du CN ; cette société d'État devient désormais une entreprise appartenant au secteur privé.
- Transfert du siège social du CP de Montréal à Calgary.
- Construction par le CN d'un tunnel sous la rivière St. Clair (séparant l'Ontario et le Michigan), afin de permettre le passage de wagons plats porte-voitures à trois niveaux et de wagons transportant des conteneurs superposés.

- enlargement, by CP, of the Windsor-Detroit tunnel, to accommodate double-stack containers
- solidification and establishment of closer links with the American railways and with Canadian and American trucking carriers;
- growth of short line railways resulting from rationalization of uneconomic track.

The railways are relatively fuel efficient and environmentally friendly for carrying heavy loads over long distances. However, due to its inherent flexibility, the trucking industry has been gaining ground over the years. The share of trucking in the Gross Domestic Product of the transportation industries (excluding pipelines) increased to 44.8% in 1996 from 41.5% in 1991, while that of rail increased by 0.9% only (from 28.1% in 1991 to 29.0% in 1996)<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Gross Domestic Product by Industry, Catalogue no. 15-001-XPB Monthly

- Élargissement par le CP du tunnel entre Windsor et Détroit afin d'y permettre l'exploitation de wagons chargés de conteneurs superposés.
- Établissement de liens avec les sociétés ferroviaires américaines et les entreprises de camionnage canadiennes et américaines et renforcement des liens existants.
- Croissance des lignes ferroviaires sur courtes distances en raison de la rationalisation des voies non rentables.

Pour ce qui est du transport de lourds chargements sur de longues distances, les sociétés ferroviaires offrent un mode de transport à faible consommation de carburant et sans danger pour l'environnement. Cependant, le secteur du camionnage gagne du terrain depuis quelques années en raison de sa souplesse inhérente. La part du secteur du camionnage au produit intérieur brut des industries du transport (à l'exception du transport par pipeline) a augmenté, passant de 41,5 % en 1991 à 44,8 % en 1996, tout comme celle du secteur ferroviaire qui a augmenté de 0.9% (passant de 28,1 % en 1991 à 29,0 % en 1996)<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Produit intérieur brut par industrie, n° 15-001 au catalogue mensuel 15-001-XPB.



## Highlights

The highlights presented below are based on various surveys of railways operating in Canada. The objectives, coverage and methodology of all of these surveys are not identical. For details refer to the **Survey Concepts and Data Limitations, Chapter 8** of this publication.

### Financial Overview, 1996

- Operating revenues of Canadian railways in 1996 decreased marginally to \$ 7,180 million while operating expenses, including restructuring costs declined by 20% to \$6,773 million. This resulted in net income for the year of \$165 million compared to a net loss of \$1,452 million in 1995.
- For its second year as a private railway, Canadian National (CN) Railway again showed little change in its operating revenues. However, its operating expenses declined by 24%. Excluding special charges, its operating ratio improved from 0.91 in 1995 to 0.83 in 1996.
- Canadian Pacific (CP) Railway's operating revenues also remained unchanged from 1995 while its operating expenses decreased by 23%. Excluding special charges, its operating ratio improved from 0.92 in 1995 to 0.88 in 1996.
- CN accounted for 49% of the industry's total operating revenues, CP for 36%, VIA for 6% and the remaining carriers for 9%.
- Canadian railways continued their efforts to cut costs by reducing employment. The number of employees and total compensation each declined by 7%.
- Total assets of the railways were valued at \$12.8 billion at year-end, 1996. CN accounted for 47% of the total, CP for 36%, VIA for 5% and all other railways for 12%.

### Freight Traffic, 1996

- Revenue freight traffic, excluding interlining remained almost unchanged at 273 million tonnes. While initial loadings inched down, tonnage received from United States rail destined to Canadian points and points in the U.S. increased by 4%.
- Decreases in traffic in Ontario, the Prairies and British Columbia balanced much of the gain experienced in the Atlantic region and in Quebec.

## Faits saillants

Les faits saillants présentés ci-dessous proviennent de diverses enquêtes sur les sociétés ferroviaires canadiennes. Les objectifs, la couverture et la méthodologie de ces enquêtes ne sont pas identiques. Pour plus de détails, veuillez consulter le **chapitre 8** de cette publication, qui porte sur **les concepts d'enquête et les limites des données**.

### Aperçu financier, 1996

- Les recettes d'exploitation des sociétés ferroviaires canadiennes ont accusé une légère baisse pour se fixer à 7 180 millions de dollars, tandis que les dépenses d'exploitation, y compris les frais de restructuration, ont totalisé 6 773 millions de dollars, un recul de 20 %. Ces résultats se sont soldés par un bénéfice net de 165 millions de dollars pour l'année, comparativement à une perte nette de 1 452 millions de dollars en 1995.
- Pour sa deuxième année d'activité à titre de société ferroviaire privée, CN a continué d'afficher peu de changement au chapitre de ses recettes d'exploitation. Cependant, ses dépenses d'exploitation ont diminué de 24 %. Si l'on exclut les frais spéciaux, le ratio d'exploitation s'est amélioré de 0,91 en 1995 à 0,83 en 1996.
- Les recettes d'exploitation de CP sont restées à peu près équivalentes à celles de 1995. Ses dépenses d'exploitation ont diminué de 23 %. Si l'on ne tient pas compte des frais spéciaux assumés, le ratio d'exploitation s'est amélioré, passant de 0,92 en 1995 à 0,88 en 1996.
- Le CN a déclaré 49 % des recettes d'exploitation totales de l'industrie, comparativement à 36 % pour le CP, 6 % pour VIA et 9 % pour les autres transporteurs.
- Les sociétés ferroviaires canadiennes ont poursuivi leurs efforts en vue de réduire leurs coûts en procédant à des compressions d'effectifs. Le nombre d'employés et la rémunération totale ont chacun accusé un recul de 7 %.
- La valeur de l'actif total s'est chiffrée à 12,8 milliards de dollars à la fin de l'année 1996. Le CN détenait 47 % du total, 36 % pour le CP, 5 % pour VIA Rail, et 12 % pour tous les autres transporteurs ferroviaires.

### Trafic de marchandises, 1996

- Le trafic des marchandises payantes, excluant le trafic interréseaux est demeuré quasi inchangé pour atteindre 273 millions de tonnes. Quoique les chargements en transport initial aient connu une légère hausse, le tonnage provenant des réseaux américains et acheminé vers des destinations canadiennes et américaines s'est accru de 4 %.
- Les diminutions du trafic en Ontario, dans les Prairies et en Colombie-Britannique ont contrebalancé les hausses enregistrées dans la région de l'Atlantique et au Québec.

- The top ranking commodities; coal, iron ore, wheat, containers-on-flat-cars (C.O.F.C.) and potash accounted for 48% of the total tonnage transported. Tonnage of coal and that handled by C.O.F.C., was up 3% and 8% respectively while volumes of iron ore and potash went down by 3% and 6% respectively. Disruptions in grain handling in 1996 due to adverse weather conditions and shortage of equipment also contributed a 6% decline in the volume of wheat transported.
- The leading commodities delivered to the U.S. were lumber, potash, wood-pulp, newsprint paper and C.O.F.C., accounting for 42% of the total tonnage delivered to the U.S.

### General Overview, 1991-1996

- The operating expenses in 1996 dropped below the 1991 level despite the fact that some special charges were still included in the 1996 expense account. With little change in operating revenues, the financial performance of the railways operating in Canada as measured by the operating ratio improved from 0.96 in 1991 to 0.94 in 1996.
- There were increases of 9% in tonnage transported and 8% in tonne-kilometres performed.
- The dependency of the industry on government assistance declined by about one-third.
- The workforce decreased by a quarter and total compensation declined by 11%.
- As a result of rationalization, CN and CP reduced their track by 10% and 14%, respectively. During the same period, trackage operated by Class II and III carriers increased by 3% reflecting the acquisition by smaller carriers of some of the Class I infrastructure.

### Commodity Origin and Destination (CN and CP Railways), 1996

- CN and CP transported 203 million tonnes in 1996, almost unchanged from 1995.
- Shipments originating in Alberta, British Columbia and Saskatchewan accounted for 56% of the total. Half of these shipments were destined for other countries via marine transport and consisted mainly of bulk commodities such as coal, wheat, potash and sulphur.
- Inter-regional movements represented 44% of total tonnage while international movements accounted for another 29%. An additional 1% movements were transported back to the U.S. Intra-regional movements accounted for the remaining 26%.
- Southbound tonnage by rail was three and a half times the tonnage transported northbound.

- Les marchandises dominantes, soit le charbon, le minerai et les concentrés de fer, le blé, les conteneurs sur wagons plats (C.S.W.P.) et la potasse ont représenté 48 % du trafic total de marchandises. Le transport de charbon et de marchandises en C.S.W.P. a augmenté de 3 % et 8 % respectivement, tandis que le transport de minerai de fer et de potasse a reculé de 3 % et 6 % respectivement. Par ailleurs, la manutention des grains a été perturbée en 1996 en raison de conditions météorologiques défavorables et d'une pénurie d'équipement, lesquelles ont contribué à une diminution de 6 %.
- Les principales marchandises acheminées aux États-Unis étaient le bois d'œuvre, la potasse, la pâte de bois, le papier journal et les marchandises en C.S.W.P. qui, ensemble, ont représenté 42 % du tonnage total expédié aux États-Unis.

### Aperçu global, 1991-1996

- En 1996, bien que le compte des dépenses comprenait encore des coûts extraordinaires, les dépenses d'exploitation sont tombées en-dessous du niveau de 1991. Alors que les recettes d'exploitation sont demeurées presque inchangées, la performance financière des sociétés ferroviaires, telle que mesurée par le ratio d'exploitation, s'est améliorée de 0.96 en 1991 à 0.94 en 1996.
- Le tonnage et les tonnes-kilomètres se sont accrus de 9 % et 8 % respectivement.
- La dépendance du secteur ferroviaire à l'égard du financement public a diminué environ du tiers.
- D'effectif a diminué du quart et la rémunération total a baissé de 11 %.
- Découlant d'une rationalisation, le CN et CP ont respectivement réduit leurs voies de 10 % et 14 %. Durant la même période, les voies des catégories II et III ont augmenté de 3 %, ce qui traduit l'acquisition par les petits transporteurs d'une partie de l'infrastructure de la catégorie I.

### Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises transportées (CN et CP), 1996

- Le CN et le CP ont manutentionné 203 millions de tonnes de marchandises en 1996, soit presque le même niveau qu'en 1995.
- Les expéditions en provenance de l'Alberta, de la Colombie-Britannique et de la Saskatchewan ont représenté 56 % des chargements totaux transportés. La moitié de ces chargements ont été expédiés à d'autres pays par voie maritime et se composaient principalement de marchandises en vrac telles que le charbon, le blé, la potasse et le soufre.
- Les mouvements interrégionaux ont compté pour la proportion transportée la plus forte, soit 44 %; les mouvements internationaux ont représenté un autre 29 %. En plus, 1 % des expéditions sont retournées en territoire américain après être passé au Canada. Les mouvements intrarégionaux ont représenté le reste, soit 26 % du tonnage.
- Le tonnage des marchandises acheminées par train au sud de la frontière a représenté trois fois et demi la quantité des chargements expédiés au nord de la frontière.



## Chapter 1

### General Overview

This chapter provides historical data for the period 1991-1996 to assist in the analysis of the railway industry and study the emerging trends.

### Summary Statistics, 1991 and 1996

CN maintained its dominance in the railway industry as measured by selected variables portrayed in table 1.1. In 1996, its share ranged between 38% for tonnes transported to 57% for car kilometres except for subsidies, which were 22%.

CP's share ranged mostly from 31% for tonnes transported to 39% for tonne kilometres. Its share in the subsidies was 10%.

Table 1.1

#### Financial and Operating Statistics, Percentage Shares by Carrier, 1991 & 1996

		Total	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class II – III
			Canadien National	Canadien Pacifique		Catégories II – III
Percentage Shares – Parts en pourcentage						
1996						
Operating revenues – Recettes d'exploitation	\$'000	7,180,061	49.2	36.4	5.3	9.1
Subsidies – Subventions	"	324,656	21.7	10.0	64.0	4.2
Operating expenses – Frais d'exploitation	"	6,773,178	48.4	35.6	7.0	9.0
Property accounts – Comptes d'immobilisation	"	19,509,211	50.7	34.6	4.9	9.8
Employees – Employés	No. – Nbre	48,038	46.6	35.5	6.7	11.3
Compensation – Rémunération	\$'000	2,491,734	49.1	34.9	6.2	9.8
Tonnes	'000	299 482	38.2	31.3	0.0	30.6
Tonne-Km – Tonnes-km	"	282 488 814	52.0	39.0	0.0	9.0
Train-km – Trains-km (total)	"	134 962	52.9	32.7	7.7	6.7
Car-km – Wagons/voitures-km (total)	"	7 494 147	56.5	35.1	0.9	7.5
1991						
Operating revenues – Recettes d'exploitation	\$'000	7,156,652	48.4	34.0	8.8	8.9
Subsidies – Subventions	"	491,038	18.0	5.5	71.1	5.4
Operating expenses – Frais d'exploitation	"	6,849,456	49.7	32.2	10.0	8.1
Property accounts – Comptes d'immobilisation	"	18,634,789	50.8	30.3	4.7	14.3
Employees – Employés	No. – Nbre	64,849	54.3	30.6	5.9	9.2
Compensation – Rémunération	\$'000	2,801,377	54.8	31.1	5.6	8.5
Tonnes	'000	274 118	38.8	29.3	0.0	31.9
Tonne-Km – Tonnes-km	"	260 537 316	52.3	37.9	0.0	9.8
Train-km – Trains-km (total)	"	133 053	49.0	28.6	14.8	7.7
Car-km – Wagons/voitures-km (total)	"	7 477 124	53.1	37.3	1.6	8.0

## Chapitre 1

### Aperçu général

Dans ce chapitre, nous présentons des données chronologiques pour les années 1991 à 1996 afin de faciliter l'analyse du secteur ferroviaire et l'étude des nouvelles tendances.

### Statistiques sommaires pour 1991 et 1996

Le CN a continué à dominer le secteur ferroviaire comme l'indiquent les résultats choisis qui figurent au tableau 1.1. En 1996, si l'on déduit les subventions de 22 %, la part du marché de ce transporteur a varié de 38 % du tonnage des marchandises transportées à 57 % des wagons-kilomètres.

La part du CP a varié en général, de 31 % du tonnage des marchandises transportées à 39 % des tonnes-kilomètres. Ce transporteur a reçu 10 % des subventions gouvernementales.

Tableau 1.1

#### Statistiques sommaires financières et d'exploitation, parts en pourcentage selon le transporteur, 1991 & 1996

As government payments over the years have declined for intercity passenger transport, VIA's share in the subsidies declined from 71% in 1991 to 64% in 1996. Its share in other variables was less than 8% in 1996.

Class II and III carriers transported 31% of the tonnage but generated only 9% in revenues. These carriers transport a high proportion of resource base commodity mix, which translates into high tonnages, but the rate of return on the transportation of these commodities is low.

Between 1991 and 1996, there was a notable decline of 34% in subsidies, 26% decrease in number of employees and an 11% reduction in compensation. Since a major proportion of the subsidy payments go to VIA rail, its percentage share in the total declined by 7%. The thrust of workforce reduction and associated compensation brought down CN's share in the total by 8% and 6% respectively, during the period.

### Operating Revenues, 1991-1996

During the period under observation, the operating revenues of the railways have been in a slump. In six years, these revenues have inched up, 0.3% with only one year of strong growth (+7%) in 1994.

En raison de la réduction des subventions au titre du transport interurbain des voyageurs au cours des années, la part des subventions accordée à VIA Rail est tombée de 71 % en 1991 à 64 % en 1996. Sa part des autres résultats a été de moins de 8 % en 1996.

Les transporteurs des catégories II et III ont enregistré 31 % du tonnage des marchandises transportées mais seulement 9 % des recettes. Leur part élevée du tonnage est attribuable au fait que ces sociétés ont transporté une proportion élevée de matières premières. Cependant, le taux de rendement sur le transport de ces marchandises est faible.

De 1991 à 1996, il s'est produit des baisses considérables de 34 % des subventions, de 26 % du nombre d'employés et de 11 % de la rémunération. Étant donné qu'une proportion importante des subventions a été accordée à VIA Rail, la part de ce transporteur en pourcentage du total a diminué de 7 %. L'impact de la compression des effectifs et de la baisse de rémunération afférente a réduit la part du total de ce transporteur de 8 % et de 6 % respectivement durant la période à l'étude.

### Recettes d'exploitation, 1991 à 1996

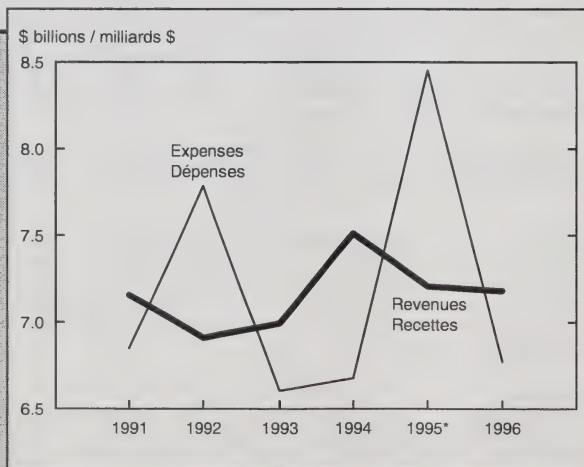
Durant la période à l'étude, les recettes d'exploitation des sociétés ferroviaires ont été stagnantes. Sur six ans, ces recettes n'ont augmenté que de 0,3 % par année et elles n'ont enregistré qu'une seule année de forte croissance (+7 %) en 1994.

Figure 1.1

Operating Revenues and Expenses, 1991-1996

Figure 1.1

Recettes et frais d'exploitation, 1991-1996



\* Data have been revised for 1995.

\* Les données ont été révisées pour 1995.



Table 1.2

**Distribution of Operating Revenues by Major Sources, 1991-1996**

Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Year	Freight transportation	Passenger transportation	Services to VIA	Government payments	Other	Total
Année	Transport de marchandises	Transport de voyageurs	Services à VIA	Paiements gouvernementaux	Autres	
\$'000						
1996	6,386,604	185,738	61,174	324,656	221,889	7,180,061
1995 <sup>1</sup>	6,370,251	179,470	58,535	375,199	223,131	7,206,586
1994	6,584,631	180,033	62,874	434,418	248,236	7,510,192
1993	5,959,792	168,592	65,474	499,796	299,173	6,992,827
1992	5,930,457	158,639	67,434	498,148	254,866	6,909,544
1991	6,184,085	154,985	67,472	491,038	259,072	7,156,652

**Freight transportation revenues<sup>1</sup>**

Operating revenues of the railways are generated mostly by the transportation of freight. These revenues account for over 85% of the total. Except for a boost received by a good crop and strong international demand for grain in 1994, the railways experienced either negative growth or just marginal increase in freight revenues.

**Passenger transportation revenues**

Revenues from passenger transportation have increased mostly as a result of improvement in services by VIA in recent years. Between 1991 and 1996, these revenues rose 20%, with one marginal decline (-0.3%) in 1995.

**Government payments**

Historically all levels of government have supported the transportation system with subsidies. In recent years there has been a shift in policy whereby the transportation system and users of the services are expected to sustain themselves. As a result government payments to the railways declined for the third consecutive year. Between 1991 and 1996, there was an overall decrease of 34% in government payments, the major portion of which goes to support the intercity passenger transport. The share of government payments in total revenues decreased from 7% in 1991 to 5% in 1996. It should be noted that Western Grain Transportation payments that were discontinued effective August 1995, were included with freight revenues.

**Revenues from services rendered for VIA**

Services performed by CN and CP for VIA have been declining steadily as VIA refurbished its equipment and started to service some of its own equipment rather than

Tableau 1.2

**Répartition des recettes d'exploitation, selon les principales sources, 1991-1996****Recettes tirées du transport des marchandises<sup>1</sup>**

Les recettes d'exploitation des sociétés ferroviaires proviennent surtout du transport de marchandises. Ces recettes représentent plus de 85 % des recettes totales du secteur. Exception faite d'une hausse attribuable à une bonne récolte et à une forte demande internationale de céréales en 1994, les sociétés ferroviaires ont connu soit une croissance négative soit un accroissement négligeable des recettes tirées du transport des marchandises.

**Recettes tirées du transport des voyageurs**

Les recettes tirées du transport des voyageurs se sont accrues surtout en raison de l'amélioration des services par VIA Rail ces dernières années. De 1991 à 1996, ces recettes ont augmenté de 20 % et elles n'ont connu qu'une baisse négligeable (-0,3 %) en 1995.

**Subventions gouvernementales**

Traditionnellement, tous les ordres de gouvernement ont soutenu le système de transport au moyen de subventions. Ces dernières années, il s'est produit une modification de la politique et l'on s'attend maintenant à ce que le système de transport et les utilisateurs des services subviennent à leurs propres besoins. En conséquence, les subventions gouvernementales aux sociétés ferroviaires ont diminué pour la troisième année consécutive. De 1991 à 1996, il y a eu une réduction globale de 34 % des subventions gouvernementales, dont la majeure partie est consacrée au soutien du transport interurbain des voyageurs. La part des recettes totales que représentaient les versements gouvernementaux est tombée de 7 % en 1991 à 5 % en 1996. Il y a lieu de noter que les subventions au transport du grain de l'Ouest, qu'on a cessé de verser en août 1995, étaient comprises dans les recettes tirées du transport des marchandises.

**Recettes tirées des services dispensés à VIA Rail**

Les services dispensés à VIA Rail par le CN et par le CP ont diminué constamment, à mesure que VIA Rail remettait son matériel en état et commençait à effectuer elle-même l'entretien

<sup>1</sup> Western Grain transportation payments were discontinued as of August 1995. These payments were included in freight revenues.

<sup>1</sup> Les subventions au transport du grain de l'Ouest ont cessé en août 1995. Ces subventions étaient comprises dans les recettes tirées du transport des marchandises.

contracting out. Between 1991 and 1996 the total decrease was 9%.

### Other revenues

These revenues which include earnings from functions such as switching, decreased by 14% between 1991 and 1996. Their share in the total revenues also decreased from 4% in 1991 to 3% in 1996.

d'une partie de son matériel au lieu d'avoir recours à la sous-traitance. De 1991 à 1996, la baisse totale a atteint 9 %.

### Autres recettes

Ces recettes, qui comprennent des revenus tirés de fonctions comme l'aiguillage, ont diminué de 14 % de 1991 à 1996. Leur part des recettes totales est aussi tombée de 4 % en 1991 à 3 % en 1996.

## Operating Expenses, 1991-1996

## Dépenses d'exploitation, 1991 à 1996

Table 1.3

**Distribution of Operating Expenses by Major Category, 1991-1996**

Tableau 1.3

**Répartition des frais d'exploitation selon les principales catégories, 1991-1996**

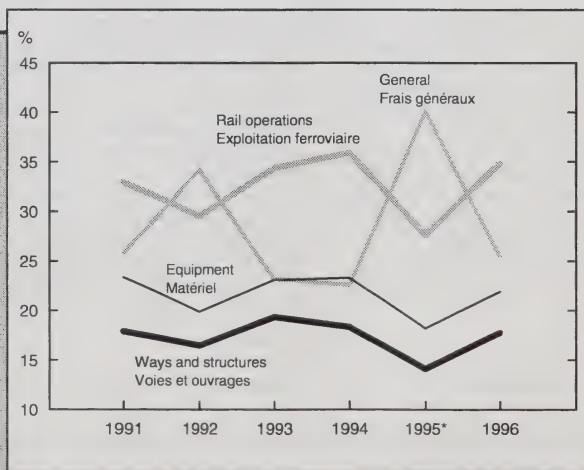
Year Année	Operating expenses – Frais d'exploitation				Total
	Ways and structures Voies et ouvrages	Equipment Matériel	Rail operations Exploitation ferroviaire	General Frais généraux	
			\$ '000		
1996	1,202,909	1,484,124	2,364,292	1,721,853	6,773,178
1995*	1,192,977	1,538,224	2,333,689	3,388,844	8,453,734
1994	1,222,101	1,553,111	2,396,098	1,505,851	6,677,161
1993	1,278,062	1,524,928	2,269,402	1,532,552	6,604,944
1992	1,278,903	1,546,689	2,297,247	2,663,157	7,785,996
1991	1,225,545	1,598,890	2,255,963	1,769,058	6,849,456

Figure 1.2

**Distribution of Operating Expenses, by Major Category, 1991-1996**

Figure 1.2

**Répartition des frais d'exploitation selon les principales catégories, 1991-1996**



\* Data have been revised for 1995.

\* Les données ont été révisées pour 1995.



The rationalization process and other cost cutting measures undertaken by the railways in recent years, have borne fruit. The operating expenses in 1996 dropped below the 1991 level despite the fact that some special charges were still included in the 1996 expense account. In the interim total expenses were on a roller coaster ride as CN and CP incurred or provided for major restructuring costs in 1992 and 1995.

The smallest category of operating expenses, way and structures stayed almost unchanged at \$1.2 billion in 1996 after having declined consecutively for previous three years. Overall the decrease between 1991 and 1996 was 2%.

Equipment related costs have declined every year under observation, except in 1994 when railways spent more on equipment rentals, car maintenance and other items to meet increased traffic that year. Between 1991 and 1996, these expenses decreased by 7%.

Rail operations that include expenses related to train, yard stations and terminals etc., normally account for the highest proportion (35% in 1996). However, in 1992 and 1995, general expenses that include non-recurring costs took over rail operations. Rail operations is the only category that increased (+5%), between 1991 and 1996.

During the period under observation, general expenses have fluctuated to reflect variable amounts of costs related to work force reduction and other restructuring charges as Class I railways streamlined their operations. In 1995 these expenses more than doubled compared to 1994. In 1992 the increase was 51% in comparison to the previous year.

Le processus de rationalisation et les autres mesures de réduction des coûts prises par les chemins de fer ces dernières années ont porté fruit. En 1996, bien que le compte des dépenses comprenait encore des coûts extraordinaires, les dépenses d'exploitation sont tombées au-dessous du niveau de 1991. Entre temps, les dépenses totales ont fluctué au rythme des montagnes russes, car le CN et le CP ont engagé ou prévu d'importants coûts de restructuration en 1992 et en 1995.

La plus petite catégorie de dépenses d'exploitation, les voies et ouvrages, n'a enregistré presque aucun changement, s'établissant à un 1,2 milliard de dollars en 1996 après avoir diminué sans arrêt durant les trois années précédentes. Dans l'ensemble, la baisse enregistrée de 1991 à 1996 a été de 2 %.

Les dépenses au titre du matériel ont régressé durant toutes les années à l'étude, sauf en 1994, année où les sociétés ferroviaires ont dépensé davantage pour la location de matériel, l'entretien des wagons et les autres postes afin de répondre aux besoins d'un trafic accru. De 1991 à 1996, ces dépenses ont diminué de 7 %.

Les dépenses liées à l'exploitation ferroviaire, qui comprennent les dépenses relatives aux trains, aux gares de triage et aux gares terminus, etc., représentent normalement le plus fort pourcentage des dépenses (35 % en 1996). En 1992 et en 1995, certains frais généraux comprenant des coûts extraordinaires ont excédé les dépenses liées à l'exploitation ferroviaire. Néanmoins, ces dernières constituent la seule catégorie qui a augmenté (+5 %) de 1991 à 1996.

Durant la période à l'étude, les frais généraux ont varié de manière à traduire les montants variables des coûts liés aux compressions d'effectifs et les autres frais au titre de la restructuration, étant donné que les sociétés ferroviaires de la catégorie I ont rationalisé leur exploitation. En 1995, ces dépenses ont plus que doublé par rapport à celles de 1994. En 1992, l'augmentation a été de 51 % par rapport à l'année précédente.

## Financial Ratios

Table 1.4

### Financial Ratios and Solvency Indicators, 1991-1996

Year	Operating ratio	Current ratio	Debt-asset ratio	Debt-equity ratio
Année	Ratio d'exploitation	Ratio du fonds de roulement	Ratio d'endettement	Ratio d'autonomie financière
1996	0.94	0.78	0.49	0.95
1995	1.17	0.81	0.48	0.91
1994	0.89	0.82	0.42	0.74
1993	0.94	0.67	0.43	0.75
1992	1.13	0.72	0.42	0.73
1991	0.96	0.95	0.35	0.53

## Ratios financiers

Tableau 1.4

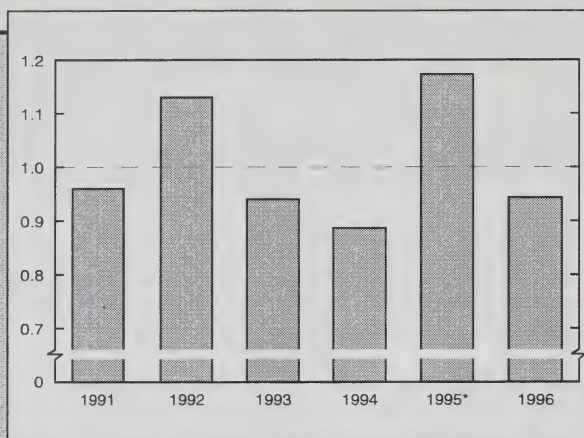
### Coefficients financiers et indicateurs de rentabilité, 1991-1996

Figure 1.3

## Operating Ratio, 1991-1996

Figure 1.3

## Ratio d'exploitation, 1991-1996



\* Data have been revised for 1995.

\* Les données ont été révisées pour 1995.

Table 1.4 shows some commonly used ratios. In order, to fully evaluate the financial strength of the railway or any other industry these measures of performance, liquidity and solvency should be analysed in conjunction with the asset distribution and capital structure of the industry.

The **operating ratio** is the proportion of total operating revenues absorbed by total operating expenses. The financial situation is not as bad as it appears in table 1.4 as the operating expenses that are used to calculate this ratio, include restructuring costs. In fact, the railways had their best year with an operating ratio of 0.88, if such charges are excluded for 1996.

The **current ratio**, sometimes called the working capital ratio, measures the liquidity of the railways by their ability to pay current debts from current assets. The best year in terms of this ability was 1991 when this ratio was 0.95. Since then it deteriorated to 0.78 in 1996.

The **debt-asset ratio** is used as a measure of solvency and a measure of capital provided by creditors. The ratio of 0.49 shows that in 1996, creditors supplied about half of the railways' total finances compared to 35% in 1991.

The **debt-equity ratio**, another measure of solvency, relates total liabilities to shareholders' equity. Like the current ratio, the best year was 1991 when this ratio was 0.53 which deteriorated to 0.95 in 1996.

Le tableau 1.4 présente des ratios courants. Pour évaluer en détail la vitalité financière du secteur ferroviaire ou de quelque autre secteur, les données relatives à la liquidité et à la solvabilité doivent être analysées de pair avec la répartition de l'actif et la structure des capitaux.

Le **ratio d'exploitation** est la proportion des recettes d'exploitation totales absorbée par les dépenses d'exploitation. La situation financière n'est pas aussi mauvaise qu'elle le paraît au tableau 1.4, étant donné que les dépenses d'exploitation qui servent à calculer ce ratio comprennent des coûts de restructuration. En fait, si l'on exclut ces frais pour 1996, c'est cette année-là que les sociétés ferroviaires ont obtenu leur meilleur résultat, soit un ratio d'exploitation de 0,88.

Le **ratio du fonds de roulement**, parfois appelé ratio de liquidité générale, mesure la capacité des sociétés ferroviaires de rembourser leurs dettes à court terme à même l'actif à court terme. La meilleure année, pour ce qui est de cette capacité, a été 1991, année où ce ratio s'est élevé à 0,95. Depuis lors il a régressé jusqu'à 0,78, en 1996.

Le **ratio d'endettement** sert à mesurer la solvabilité et l'apport en capitaux des créanciers. Le ratio de 0,49 enregistré en 1996 révèle que les créanciers ont financé les sociétés ferroviaires dans une proportion d'environ 50 %, contre 35 % en 1991.

Le **ratio d'autonomie financière**, une autre mesure de la solvabilité, établit le rapport entre le passif total et les capitaux propres. Comme le ratio du fonds de roulement, ce ratio a été le plus favorable en 1991, soit 0,53, pour ensuite se dégrader jusqu'à 0,95 en 1996.



## Operating Statistics, 1991-1996

## Freight Transportation

Table 1.5

## Operating Statistics for Freight Transportation, 1991-1996

Year	Tonnes	Tonne-km	Train-km	Car-km	Cars per train (average number)
Année	Tonnes	Tonnes-km	Trains-km	Wagons-km	Wagons par train (nombre moyen)
	'000	'000 000	'000	'000	No. - Nbre
1996	299 482	282 489	113 272	7 357 754	65.0
1995	297 358	280 466	117 539	7 408 636	63.0
1994	295 117	288 432	123 178	7 795 988	63.3
1993	264 306	256 338	112 843	7 288 198	64.6
1992	263 434	250 607	110 225	7 099 701	64.4
1991	274 118	260 537	110 411	7 350 963	66.6

## Statistiques d'exploitation, 1991 à 1996

## Transport de marchandises

Tableau 1.5

## Statistiques d'exploitation sur le transport de marchandises, 1991-1996

After a strong showing of 12% increase in 1994, tonnes transported (including interlined freight), advanced slightly in two years (0.8% increase in 1995 and 0.7% in 1996). Overall tonnage increased 9% between 1991 and 1996. Other operating indicators; tonne kilometres and freight train-kilometres increased 8% and 3% respectively while freight car kilometres remained almost unchanged. The number of cars per freight train decreased from 67 in 1991 to 65 in 1996.

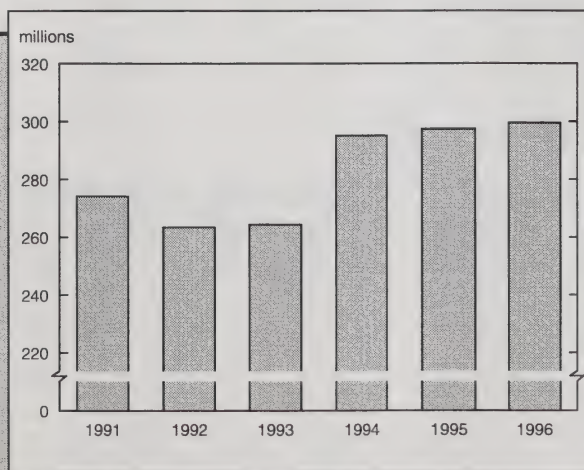
Après un accroissement spectaculaire de 12 % en 1994, le tonnage des marchandises transportées (y compris le trafic empruntant les voies de plusieurs réseaux) s'est accru légèrement sur deux ans (soit un accroissement de 0,8 % en 1995 et de 0,7 % en 1996). Le tonnage global des marchandises transportées a augmenté de 9 % entre 1991 et 1996. Les autres indicateurs d'exploitation, à savoir les tonnes-kilomètres et les trains-kilomètres de marchandises, ont augmenté de 8 % et 3 % respectivement, tandis que les wagons-kilomètres n'ont presque pas changé. Le nombre de wagons par train de marchandises est tombé de 67 en 1991 à 65 en 1996.

Figure 1.4

## Total Tonnage, 1991-1996

Figure 1.4

## Tonnage total, 1991-1996



# Passenger Transportation

Table 1.6

## Operating Statistics for Passenger Transportation, 1991-1996

Year	Passengers	Passenger-km	Trains-km	Car-km	Cars per train <sup>1</sup>
Année	Voyageurs	Voyageurs-km	Trains-km	Voitures-km	Wagons par train <sup>1</sup>
	'000	'000	'000	'000	No. - Nbre
1996	4,060	1 518 969	21 691	135 977	6.1
1995	4,082	1 472 620	20 526	119 070	5.8
1994	4,184	1 439 932	21 720	119 732	5.5
1993	4,112	1 412 752	21 807	118 687	5.4
1992	4,241	1 439 122	21 942	118 586	5.4
1991	4,256	1 425 619	21 412	121 586	5.7

<sup>1</sup> Includes freight cars.

<sup>1</sup> Comprend les wagons.

**Note:** As the UCA allows railways to report both their own operating statistics as well as those of other carriers operating over their tracks, the data presented may contain duplication.

**Nota:** Puisque la CUC permet aux compagnies ferroviaires de déclarer autant leurs propres statistiques d'exploitation que celles des transporteurs opérant sur leurs voies, les données présentées peuvent contenir de la duplication.

The flexibility, affordability and convenience of using automobiles for intercity travel along with the affordability of air travel may be responsible for the 5% decline in train ridership, during the period under review. Other passenger operating statistics; passenger kilometres, passenger train-kilometres and passenger car-kilometres, increased by 7%, 1% and 12% respectively as average journey per ticket increased from 335 km in 1991 to 374 km in 1996 (table 3.6).

# Transport des voyageurs

Tableau 1.6

## Statistiques d'exploitation sur le transport des voyageurs, 1991-1996

La souplesse, le prix abordable et la commodité de l'utilisation de voitures automobiles pour les déplacements interurbains ainsi que le prix abordable des voyages par avion expliquent peut-être la baisse de 5 % du nombre de voyages par train durant la période à l'étude. Les autres statistiques d'exploitation concernant les voyageurs, à savoir le nombre de voyageurs-kilomètres, de trains-kilomètres et de voitures-kilomètres ont augmenté de 7 %, 1 % et 12 % respectivement, tandis que la longueur du déplacement moyen par billet est passée de 335 km en 1991 à 374 km en 1996 (tableau 3.6).

## Other Statistics

### Employment and Compensation

Figure 1.5

## Annual Growth Rates, Employees and Compensation, 1991-1996

## Autres statistiques

### Emploi et rémunération

Figure 1.5

## Taux de croissance annuelle, employés et rémunération, 1991-1996

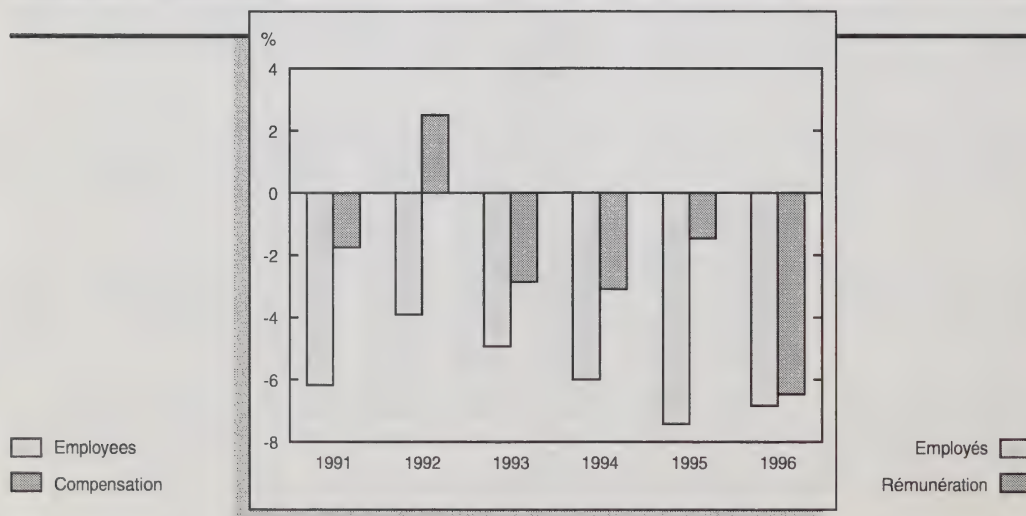


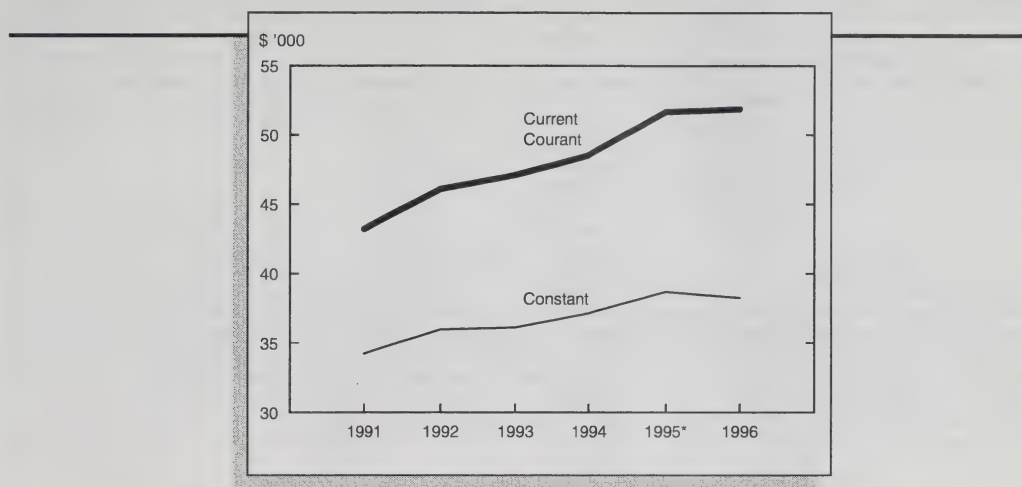


Figure 1.6

## Average Annual Compensation, 1991-1996

Figure 1.6

## Rémunération moyenne, annuelle, 1991-1996



\* Data have been revised for 1995.

\* Les données ont été révisées pour 1995.

Table 1.7

## Number of Employees and Total Compensation, 1991-1996

Tableau 1.7

## Nombre d'employés et rémunération totale, 1991-1996

Year	Number of Employees	Compensation	Average annual Compensation
Année	Nombre d'employés	Rémunération	Rémunération moyenne annuelle
	No. - Nbre	\$'000	\$
1996	48,038	2,491,734	51,870
1995*	51,561	2,663,861	51,664
1994	55,696	2,703,188	48,535
1993	59,247	2,789,471	47,082
1992	62,316	2,871,500	46,080
1991	64,849	2,801,377	43,198

In recent years, the railways have undertaken various measures to improve their financial situation and to become more competitive. In order to increase labour productivity a major effort has been directed towards a reduction in payroll. Employment decreased by 26%, from 65 thousand in 1991 to 48 thousand in 1996. Total compensation also decreased except for 1992 when employment decreased 4% while compensation increased by 3%. In general, the rate of decrease in compensation has lagged behind the rate of decrease in total employment (figure 1.5) hence the average compensation has enhanced from \$43 thousand in 1991 to \$52 thousand in 1996. This amounts to an increase of 20% in current dollars and 12% in real terms, after discounting for inflation.

Ces dernières années, les sociétés ferroviaires ont pris diverses mesures pour améliorer leur situation financière et devenir plus compétitives. Elles ont déployé des efforts considérables pour accroître la productivité de la main-d'œuvre et réduire la masse salariale. Les effectifs ont été réduits de 26 %, passant de 65 000 personnes en 1991 à 48 000 personnes en 1996. La rémunération totale a aussi diminué durant la période à l'étude, sauf en 1992 où l'emploi a fléchi de 4 % alors que la rémunération a augmenté de 3 %. En général, le taux de diminution de la rémunération a été inférieur au taux de réduction de l'emploi total (figure 1.5) et, par conséquent, la rémunération moyenne est passée de 43 000 \$ en 1991 à 52 000 \$ en 1996. Compte tenu du taux d'inflation, cela équivaut à une augmentation de 20 % en dollars courants et de 12 % en dollars constants.

# Fuel Consumption

Table 1.8

## Fuel Consumption by Type, 1991-1996

Year	Fuel consumed		
Année	Consommation de carburant	Diesel	Crude petroleum
	'000 litres	%	Pétrole brut
1996	2 075 924	95.4	4.6
1995	2 145 086	93.2	6.8
1994	2 154 321	91.8	8.2
1993	2 020 541	94.3	5.7
1992	2 026 930	93.4	6.6
1991	2 086 704	93.3	6.7

# Consommation de carburant

Tableau 1.8

## Consommation de carburant selon le genre, 1991-1996

Fuel consumed increased only marginally between 1991 and 1996. Most of the fuel consumed was diesel oil, its share increased from 93% in 1991 to 95% in 1996.

La consommation de carburant n'a augmenté que légèrement de 1991 à 1996. La majeure partie du carburant consommé a consisté en carburant diesel, dont la part est passée de 93 % en 1991 à 95 % en 1996.

# Track Operated

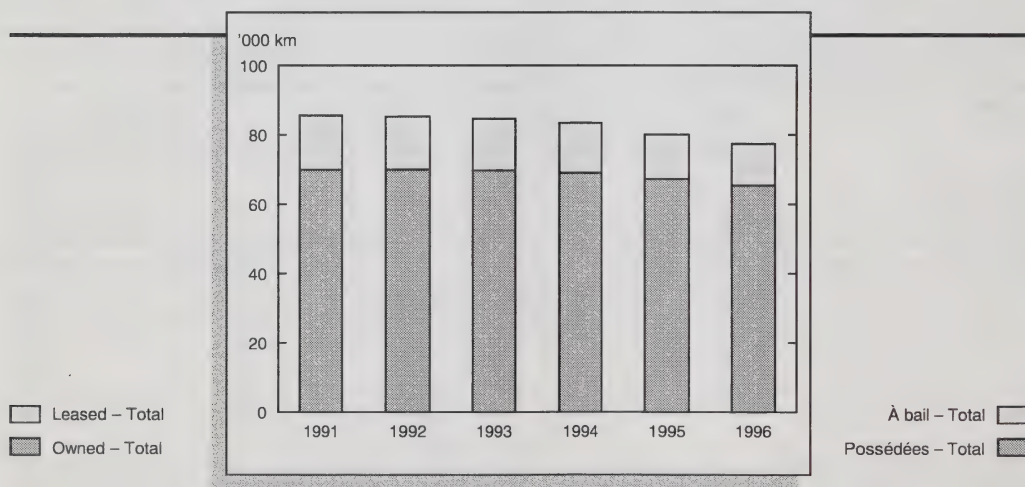
Figure 1.7

## Total Length of Track Operated, 1991-1996

# Voies exploitées

Figure 1.7

## Longueur totale des voies exploitées, 1991-1996



The strategic role that railways once played in the development of the Canadian economy has dwindled over time as other modes of transport have developed and governments have withdrawn or reduced their support for uneconomical railway lines. The railways faced with the problem of excess capacity have endeavoured to rationalize their lines. The **National Transportation Act, 1987** provided for rationalization but the process has been rather slow because of certain restrictions on abandonment and the fact that the process was lengthy, expensive and cumbersome. The new

Le rôle stratégique que les sociétés ferroviaires ont déjà joué dans le développement de l'économie canadienne a diminué avec le temps à mesure que d'autres modes de transport se sont développés et que les gouvernements ont retiré ou réduit leur soutien à des lignes de chemin de fer non rentables. Les sociétés ferroviaires ont dû faire face au problème d'un excédent de capacité et, par conséquent, elles se sont efforcées de rationaliser leurs lignes de chemin de fer. La **Loi de 1987 sur les transports nationaux** prévoyait la rationalisation, mais celle-ci s'est effectuée plutôt lentement en raison de certaines restrictions concernant l'abandon des voies



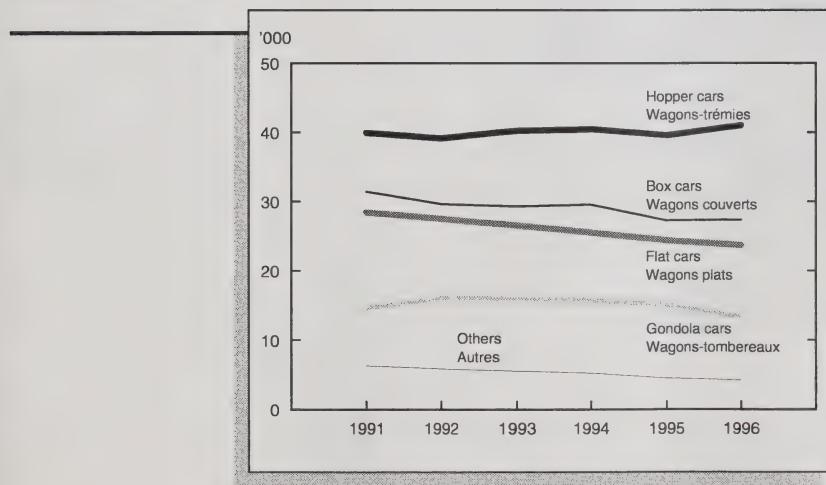
**Canada Transportation Act**, enacted July 1996 is expected to speed up the process and to make it easier for interested parties to acquire the surplus lines and operate them as short line railways. The length of track operated, however, has declined steadily. The total that includes owned, leased and shared track decreased 10% from 86 000 km in 1991, to 77 000 km in 1996. CN abandoned 10% of its track while CP reduced 14%. On the other hand Class II and III trackage increased by 3% during the same period reflecting the acquisition by smaller carriers of some of the Class I infrastructure.

### Inventory of equipment

The inventory of freight cars by type is portrayed in figure 1.8 for the period 1991-1996. The total freight car fleet (in service) decreased by 11% during this period, in the wake of little average growth in revenues and traffic. Hopper cars have more or less maintained their number while all other types of equipment have declined. It is surprising that the number of flat cars has decreased by 16%, when intermodal traffic has increased. Perhaps, the explanation lies in multiple stacking of containers on flat cars.

Figure 1.8

### Summary of Freight Cars Inventory by Type, 1991-1996



ferrées et du fait que le processus était long, coûteux et lourd. La nouvelle **Loi sur les transports au Canada**, adoptée en juillet 1996, devrait accélérer le processus et faciliter aux parties intéressées l'acquisition des voies excédentaires et leur exploitation comme lignes ferroviaires sur courtes distances. Cependant, la longueur des voies exploitées ne cesse de diminuer. La longueur totale de ces voies, qui comprennent les voies possédées, louées et partagées, a diminué de 10 %, tombant de 86 000 km en 1991 à 77 000 km en 1996. Le CN a abandonné 10 % de ses voies tandis que le CP les a réduites de 14 %. D'autre part, les voies des catégories II et III ont augmenté de 3 % durant la même période, ce qui traduit l'acquisition par les petits transporteurs d'une partie de l'infrastructure de la catégorie I.

### Inventaire du matériel

L'inventaire des wagons selon le type est présenté à la figure 1.8 pour les années 1991 à 1996. Le parc total de wagons (en service) a diminué de 11 % durant cette période, le trafic et les recettes ayant peu augmenté en moyenne. Le nombre de wagons-trémies est plus ou moins resté le même tandis que tous les autres types de matériel ont diminué. Il est surprenant de constater que le nombre de wagons plats a diminué de 16 % bien que l'activité intermodale se soit intensifiée. Cela est peut-être attribuable à l'utilisation de wagons à plusieurs niveaux de chargement.

Figure 1.8

### Sommaire de l'inventaire des wagons selon le genre, 1991-1996





## Chapter 2

### Financial and property accounts

## Chapitre 2

### Finances et comptes d'immobilisations

#### Financial Performance

The financial performance of the railways, as measured by the operating ratio improved from 1.17 (revised) in 1995 to 0.94 in 1996. In 1995, both CN and CP had incurred or provided for notable costs for reorganization and write-down of assets. In 1996, there were some special charges also but they were not as high as in 1995. Discounting for such costs, the overall operating ratio in 1995 would have been 0.92 and that in 1996, 0.88. This translates into a notable improvement in the ratio, which measures the proportion of operating revenues absorbed by the operating expenses of the railways. The improvement was brought about mainly by prudent spending by the two major railways, CN and CP, in the wake of almost flat operating revenues for their Canadian operations. Operating revenues for all railways decreased marginally to \$ 7,180.1 million while operating expenses, including restructuring costs totalled \$6,773.2 million, a decrease of 19.9%. This resulted in net income for the year of \$164.7 million compared to a net loss of \$1,452.0 million in 1995.

#### Résultats financiers

Les résultats financiers des sociétés ferroviaires se sont améliorés, le ratio d'exploitation passant de 1,17 (chiffre révisé) en 1995 à 0,94 en 1996. En 1995, CN et CP ont, toutes deux, assumé des coûts appréciables de restructuration et de réduction de la valeur de l'actif ou ont créé une provision à cet effet. En 1996, ces sociétés ont également fait face à des frais spéciaux, mais moins élevés que ceux de l'année précédente. N'eût été ces coûts, le ratio global d'exploitation se serait établi à 0,92 en 1995 et à 0,88 en 1996. Ces résultats traduisent une amélioration sensible du ratio qui correspond à la proportion des recettes d'exploitation absorbée par les dépenses d'exploitation des transporteurs ferroviaires. Cette amélioration est essentiellement attribuable à la prudence manifestée par les deux principales sociétés ferroviaires, CN et CP, au chapitre des dépenses compte tenu d'une quasi-stagnation des recettes provenant de leurs activités au Canada. Les recettes d'exploitation pour l'ensemble des sociétés ferroviaires ont accusé une légère baisse pour se fixer à 7 180,1 millions de dollars, tandis que les dépenses d'exploitation, y compris les frais de restructuration, ont totalisé 6 773,2 millions de dollars, un recul de 19,9 %. Ces résultats se sont soldés par un bénéfice net de 164,7 millions de dollars pour l'année, comparativement à une perte nette de 1 452,0 millions de dollars en 1995.

Figure 2.1

#### Distribution of Operating Revenues by Source, 1995 and 1996

Figure 2.1

#### Répartition des recettes d'exploitation, selon la source, 1995 et 1996

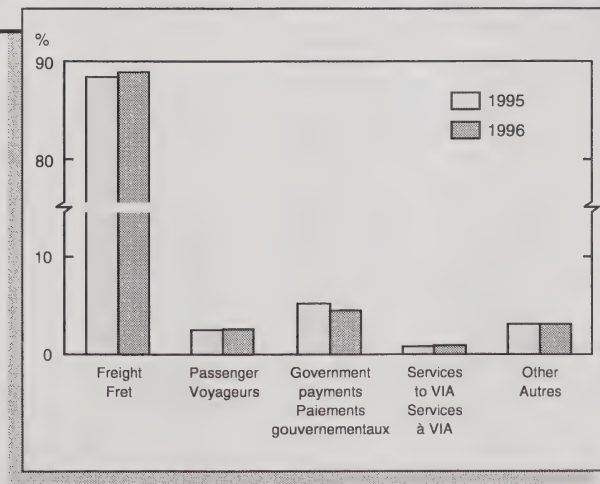


Table 2.1

## Operating and Income Accounts, 1996

Item	Class I – Catégorie I		VIA Rail
	Canadian National	Canadian Pacific	
	Canadien National	Canadien Pacifique	
		\$'000	
<b>Revenues</b>			
Freight revenues	3,316,156	2,492,860	-
Passenger revenues	1,277	2,160	167,782
Miscellaneous rail revenues	88,361	84,713	2,816
Revenues from services for VIA	57,321	3,853	-
Government payments	70,484	32,603	207,783
<b>Total operating revenues (rail)</b>	<b>3,533,599</b>	<b>2,616,189</b>	<b>378,381</b>
<b>Expenses</b>			
<b>Way and structures:</b>			
Administration	53,979	78,718	-
Track and roadway - Maintenance	230,623	163,185	-
Track and roadway - Depreciation	111,751	69,072	-
Building - Maintenance	24,044	15,740	8,611
Building - Depreciation	31,298	16,450	10,237
Leasehold improvements - Amortization	319	918	5,619
Signals, communications and power - Maintenance	47,498	32,167	-
Signals, communications and power - Depreciation	26,446	12,538	-
Terminals and fuel stations - Maintenance	4,041	1,975	-
Terminals and fuel stations - Depreciation	3,722	3,181	-
Miscellaneous way and structures expenses	74,407	21,972	161
Special depreciation	(8,401)	(5,897)	20,282
<b>Sub-total</b>	<b>599,727</b>	<b>410,019</b>	<b>44,910</b>
<b>Equipment:</b>			
Administration	8,183	24,768	10,081
Locomotives - Maintenance and servicing	130,734	161,741	5,597
Locomotives - Depreciation	31,185	28,921	7,528
Freight cars - Maintenance	137,942	117,224	-
Freight cars - Depreciation	24,130	21,247	-
Passenger cars - Maintenance and servicing	1,315	1,519	55,865
Passenger cars - Depreciation	(98)	-	16,113
Intermodal equipment - Maintenance	27,427	13,747	-
Intermodal equipment - Depreciation	5,939	4,143	-
Work equipment and roadway machines - Maintenance	31,543	28,299	-
Work equipment and roadway machines - Depreciation	7,350	11,419	-
Other equipment - Maintenance	-	-	-
Other equipment - Depreciation	224	7,299	2,681
Equipment rents (net)	220,637	151,041	723
Miscellaneous equipment expenses	15,815	17,403	80
Special Depreciation	(1,377)	(10,284)	12,260
<b>Sub-total</b>	<b>640,949</b>	<b>578,487</b>	<b>110,928</b>
<b>Rail operation:</b>			
Administration	69,733	65,964	14,157
Train related expenses	528,305	431,158	101,330
Yard related expenses	169,637	173,333	3,258
Train control	22,551	11,651	-
Station and terminal operation	109,951	45,414	15,261
Other rail operations	15,937	14,849	2,026
Other transport modes	92,834	52,621	765
Equipment cleaning and specialized servicing	7,195	10,911	2,345
Casualties and claims	70,282	29,996	-
Miscellaneous operating expenses	96,228	3,520	(180)
<b>Sub-total</b>	<b>1,182,653</b>	<b>839,417</b>	<b>138,962</b>



Tableau 2.1

**Comptes d'exploitation et de revenu, 1996**

Grand total – Total général			
Class I	Class II – III	Total	Détail
Catégorie I	Catégories II – III		
	\$'000		
5,809,016	577,588	6,386,604	<b>Recettes</b>
171,219	14,519	185,738	Recettes tirées du transport des marchandises
175,890	45,999	221,889	Recettes tirées du transport des voyageurs
61,174	-	61,174	Recettes diverses (chemins de fer)
310,870	13,786	324,656	Recettes tirées des services, VIA
			Paiements gouvernementaux
<b>6,528,169</b>	<b>651,892</b>	<b>7,180,061</b>	<b>Total des recettes, activités ferroviaires</b>
			<b>Dépenses</b>
			<b>Voies et ouvrages:</b>
132,697	14,951	147,648	Administration
393,808	64,366	458,174	Voies et chemins de roulement - Entretien
180,823	31,922	212,745	Voies et chemins de roulement - Amortissement
48,395	8,286	56,681	Immeubles - Entretien
57,985	5,692	63,677	Immeubles - Amortissement
6,856	20	6,876	Améliorations locales - Amortissement
79,665	6,235	85,900	Signaux, communications et énergie - Entretien
38,984	2,562	41,546	Signaux, communications et énergie - Amortissement
6,016	123	6,139	Terminaux et postes de carburants - Entretien
6,903	150	7,053	Terminaux et postes de carburants - Amortissement
96,540	12,524	109,064	Autres dépenses - Voies et ouvrages
5,984	1,422	7,406	Amortissement spécial
<b>1,054,656</b>	<b>148,253</b>	<b>1,202,909</b>	<b>Total partiel</b>
			<b>Équipement:</b>
43,032	17,634	60,666	Administration
298,072	35,542	333,614	Locomotives - Entretien et réparation
67,634	2,398	70,032	Locomotives - Amortissement
255,166	25,086	280,252	Wagons - Entretien
45,377	2,463	47,840	Wagons - Dépréciation
58,699	4,420	63,119	Voitures - Entretien et réparations
16,015	944	16,959	Voitures - Amortissement
41,174	694	41,868	Équipement intermodal - Entretien
10,082	9	10,091	Équipement intermodal - Amortissement
59,842	7,160	67,002	Matériel de travaux et machinerie pour chemins de roulement - Entretien
18,769	3,032	21,801	Matériel de travaux et machinerie pour chemins de roulement - Amortissement
-	-	-	Autres équipements - Entretien
10,204	1,016	11,220	Autres équipements - Amortissement
372,401	35,580	407,981	Locations de matériel
33,298	16,442	49,740	Autres dépenses de matériel
599	1,340	1,939	Amortissement spécial
<b>1,330,364</b>	<b>153,760</b>	<b>1,484,124</b>	<b>Total partiel</b>
			<b>Exploitation ferroviaire:</b>
149,854	22,421	172,275	Administration
1,060,793	103,403	1,164,196	Dépenses - Chemins de fer
346,228	31,910	378,138	Dépenses - Triage
34,202	3,389	37,591	Contrôle - Chemins de fer
170,626	19,852	190,478	Opérations - Gares et terminaux
32,812	3,813	36,625	Autre exploitation ferroviaire
146,220	6,647	152,867	Autres modes de transport
20,451	1,331	21,782	Nettoyage de l'équipement et réparations spéciales
100,278	73	100,351	Accidents et réclamations
99,568	10,421	109,989	Autres dépenses d'exploitation
<b>2,161,032</b>	<b>203,260</b>	<b>2,364,292</b>	<b>Total partiel</b>

Table 2.1

## Operating and Income Accounts, 1996 – Conclusion

Item	Class I – Catégorie I		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail
	Canadien National	Canadien Pacifique	
		\$'000	
<b>General:</b>			
Administration	594,442	319,352	84,021
Employee benefits	152,465	158,607	39,817
Taxes - other than on income	100,844	96,942	12,547
Other general expenses	8,136	8,427	43,349
<b>Sub-total</b>	<b>855,887</b>	<b>583,328</b>	<b>179,734</b>
<b>Total expenses (rail)</b>	<b>3,279,216</b>	<b>2,411,251</b>	<b>474,534</b>
<b>Rail Operating Income (net)</b>	<b>254,383</b>	<b>204,938</b>	<b>(96,153)</b>
Other income and charges	(87,988)	8,014	27,593
Net non rail revenue	57	5,985	-
<b>Income before income taxes and extraordinary items</b>	<b>166,452</b>	<b>218,937</b>	<b>(68,560)</b>
Income taxes	15,948	63,177	1,537
Net income before extraordinary items	150,504	155,760	(70,097)
Extraordinary items	-	-	-
<b>Net income for the year</b>	<b>150,504</b>	<b>155,760</b>	<b>(70,097)</b>

## Canadian National

For its second year as a private railway, CN again showed little change in its operating revenues (+0.5%). Its operating expenses declined by 23.7% from the revised figure of \$4,296.1 million in 1995. Excluding special charges in 1995 and 1996, the operating expenses decreased 8.2% resulting in an operating ratio of 0.83 compared to 0.91 in 1995. Much of the financial improvement achieved was due to stringent control over operating expenses and CN's workforce reduction program<sup>1</sup>.

In 1996, CN accounted for 49.2% of the total operating revenues and 48.4% of the operating expenses of all railways.

CN's revenues from the transportation of freight increased 0.9%, in line with an increase of 0.7% in traffic volume (table 3.6). Despite the strike by Canadian Auto Workers at GM, production problems at three coal mines, severe winter weather, landslides and lower grain inventory, strong intermodal transport and overall increase in traffic in the last quarter of 1996 were enough to off-set the negative factors.

CN's passenger revenues decreased 31.9% between 1995 and 1996. These revenues are derived from the operation of passenger trains other than VIA Rail, over

## Canadien National

Pour sa deuxième année d'activité à titre de société ferroviaire privée, CN a continué d'afficher peu de changement au chapitre de ses recettes d'exploitation (+0,5 %). Ses dépenses d'exploitation ont diminué de 23,7 % par rapport au chiffre révisé de 4 296,1 millions de dollars en 1995. Si l'on exclut les frais spéciaux assumés en 1995 et 1996, les dépenses d'exploitation ont reculé de 8,2 %, donnant lieu à un ratio d'exploitation de 0,83 comparativement à 0,91 en 1995. Cette amélioration financière est largement imputable au contrôle rigoureux des dépenses d'exploitation et au programme de réduction de la main-d'oeuvre de CN<sup>1</sup>.

En 1996, CN a compté pour 49,2 % des recettes d'exploitation totales et pour 48,4 % des dépenses d'exploitation de l'ensemble des sociétés ferroviaires.

Les recettes de CN provenant du transport de marchandises se sont accrues de 0,9 %, hausse conforme à l'augmentation de 0,7 % du trafic (tableau 3.6). En dépit de la grève des Travailleurs canadiens de l'automobile à GM, des problèmes de production éprouvés dans trois mines de charbon, d'un hiver rigoureux, des glissements de terrain et de la réduction des stocks de grain, la force du transport intermodal et l'augmentation globale du trafic au cours du dernier trimestre de 1996 ont permis de neutraliser l'effet des facteurs négatifs.

Les recettes de CN au titre du transport des voyageurs ont fléchi de 31,9 % entre 1995 et 1996. Ces recettes proviennent de l'exploitation de trains de voyageurs autres que ceux de Via

<sup>1</sup> Canadian National 1996 Annual Report, page 16.

<sup>1</sup> Canadien National, Rapport annuel de 1996, page 16.



Tableau 2.1

**Comptes d'exploitation et de revenu, 1996 – fin**

Grand total – Total général			
Class I	Class II – III	Total	Détail
Catégorie I	Catégories II – III		
	\$'000		
997,815	61,743	1,059,558	<b>Frais généraux:</b>
350,889	15,349	366,238	Administration
210,333	7,591	217,924	Avantages sociaux accordés aux employés
59,912	18,221	78,133	Impôts - sauf impôts sur le revenu
<b>1,618,949</b>	<b>102,904</b>	<b>1,721,853</b>	Autres frais généraux
			<b>Total partiel</b>
<b>6,165,001</b>	<b>608,177</b>	<b>6,773,178</b>	<b>Total des dépenses des chemins de fer</b>
<b>363,168</b>	<b>43,715</b>	<b>406,883</b>	<b>Revenu net d'exploitation ferroviaire</b>
(52,381)	(94,555)	(146,936)	Autres revenus et charges
6,042	2,277	8,319	Autres recettes nettes
<b>316,829</b>	<b>(48,563)</b>	<b>268,266</b>	<b>Revenu avant impôt et postes extraordinaires</b>
80,662	22,868	103,530	Impôts sur le revenu
236,167	(71,431)	164,736	Bénéfice net avant postes extraordinaires
			Postes extraordinaires
<b>236,167</b>	<b>(71,431)</b>	<b>164,736</b>	<b>Revenu net pour l'année</b>

lines owned by CN. A decrease of 5.9% in miscellaneous revenues was more or less balanced by an increase of 5.3% in revenues from services for VIA. There was also a decline in Government payments, of 10.8%.

**Canadian Pacific**

CP generated operating revenues of \$2,616.2 million in 1996 almost unchanged from 1995. Its operating expenses decreased 22.6% to \$2,411.3 billion. Excluding special charges in 1995 and 1996, the operating ratio improved from 0.92 in 1995 to 0.88 in 1996. The improved results stemmed principally from cost-cutting initiatives<sup>2</sup>.

In 1996, CP accounted for 36.4% of the total operating revenues and 35.6% of the operating expenses of all railways.

CP's freight revenues stayed unchanged in 1996 while its traffic volume declined marginally by 0.8% (table 3.6). Intermodal traffic was affected by withdrawal from less profitable business; forest products were down owing chiefly to a reduction in woodpulp shipments; and the decline in automotive products mainly reflected unscheduled plant down-time and labour disruptions in 1996<sup>2</sup>.

Rail sur des voies appartenant à CN. La diminution de 5,9 % au titre des recettes diverses a été à peu près contrebalancée par une augmentation de 5,3 % des recettes tirées des services offerts à VIA. La société ferroviaire a également enregistré une baisse de 10,8 % au chapitre des paiements gouvernementaux.

**Canadien Pacifique**

CP a généré des recettes d'exploitation de 2 616,2 millions de dollars en 1996, soit des recettes à peu près équivalentes à celles de 1995. Ses dépenses d'exploitation ont diminué de 22,6 % pour s'établir à 2 411,3 millions de dollars. Si l'on ne tient pas compte des frais spéciaux assumés en 1995 et 1996, le ratio d'exploitation s'est amélioré, passant de 0,92 en 1995 à 0,88 en 1996. Cette amélioration s'explique essentiellement par les mesures de réduction des coûts<sup>2</sup>.

En 1996, CP a compté pour 36,4% des recettes d'exploitation totales et pour 35,6 % des dépenses d'exploitation de l'ensemble des sociétés ferroviaires.

Les recettes de CP au titre du transport des marchandises sont restées stables en 1996, tandis que le trafic a connu une légère baisse de 0,8 % (tableau 3.6). Le trafic intermodal a subi les contrechocs du désinvestissement dans les secteurs moins rentables : la diminution du transport des produits forestiers transportés s'explique principalement par la réduction des chargements de pâte de bois, et le recul observé dans le transport des produits automobiles est essentiellement attribuable aux périodes non prévues d'improduction et aux interruptions de travail en 1996<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Canadian Pacific Limited 1996 Annual Report.<sup>2</sup> Canadien Pacifique Limitée, Rapport annuel de 1996.

CP's passenger revenues increased 50.0% between 1995 and 1996. Like CN, these revenues are derived from the operation of passenger trains other than VIA Rail, over lines owned by CP. The increases in miscellaneous revenues (+4.2%) and Government payments (+2.4%) were more or less balanced by a decrease of 6.2%, in revenues from services for VIA.

### VIA Rail

VIA's passenger revenues increased 3.3% to \$167.8 million in 1996 after remaining unchanged at \$162.4 million in 1995. However, its total operating revenues decreased 7.4% due to a decline in government payments and miscellaneous revenues of 14.4% and 15.6% respectively. On the other hand its operating expenses went up by 3.9% due to special depreciation charges. This resulted in deterioration in the operating ratio from 1.12 in 1995 to 1.25 in 1996.

VIA rail, the dominant inter-city passenger transport carrier generated 90.3% of the total passenger revenues and received 64.0% of total government payments. Over the years, government funding for VIA has declined. For example, in 1991, VIA received \$328.0 million compared to \$207.8 million in 1996, a decrease of 36.7% in six years.

### Class II and III Carriers

Class II and III carriers reported operating revenues of \$651.9 million, compared to the revised figure of \$670.9

Les recettes de CP tirées du transport des voyageurs ont grimpé de 50,0 % entre 1995 et 1996. Comme dans le cas de CN, ces recettes proviennent de l'exploitation de trains de voyageurs autres que ceux de VIA Rail sur des voies appartenant à CP. L'augmentation des recettes diverses (+4,2 %) et des paiements gouvernementaux (+2,4 %) a été à peu près neutralisée par une réduction de 6,2 % des recettes au titre des services offerts à VIA Rail.

### VIA Rail

Les recettes de VIA Rail tirées du transport des voyageurs se sont accrues de 3,3 % pour se chiffrer à 167,8 millions de dollars en 1996 après être restées stables (162,4 millions de dollars) en 1995. Toutefois, les recettes d'exploitation totales de la société ferroviaire ont diminué de 7,4 % en raison d'une réduction des paiements gouvernementaux et des recettes diverses de 14,4 % et 15,6 % respectivement. Par ailleurs, les dépenses d'exploitation de VIA Rail ont augmenté de 3,9 %, hausse attribuable à des amortissements spéciaux. Ces résultats se sont traduits par une détérioration du ratio d'exploitation, qui est passé de 1,12 en 1995 à 1,25 en 1996.

VIA Rail, la principale société ferroviaire de transport interurbain de voyageurs, a généré 90,3 % des recettes totales au titre du transport des voyageurs et a accaparé 64,0 % de l'ensemble des paiements gouvernementaux. Le financement public attribué à VIA Rail a diminué au fil des ans. Ainsi, en 1991, VIA Rail a obtenu 328,0 millions de dollars à ce titre comparativement à 207,8 millions de dollars en 1996, un recul de 36,7 % en six ans.

### Transporteurs des catégories II et III

Les transporteurs des catégories II et III ont déclaré des recettes d'exploitation de 651,9 millions de dollars,

Figure 2.2

### Operating Expenses by Carrier, 1995 and 1996

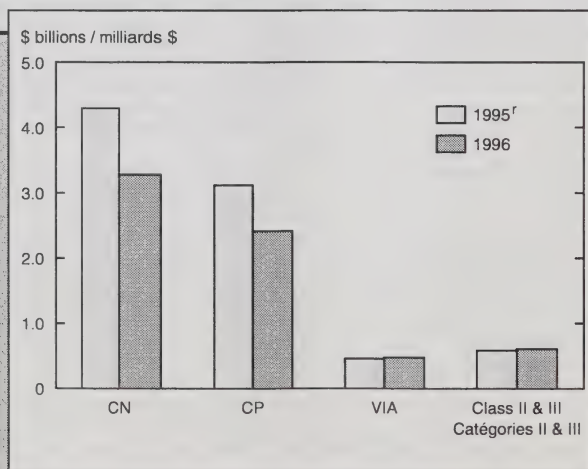


Figure 2.2

### Frais d'exploitation selon le transporteur, 1995 et 1996



million in 1995. This decrease of 2.8% came about despite an increase in the number of companies in 1996. The operating expenses on the other hand increased by 3.8% resulting in deterioration of the operating ratio from 0.87 in 1995 to 0.93 in 1996.

Class II and III railways represented 9.1% of the total operating revenues in 1996, compared to 9.3% in 1995. Their operating expenses accounted for 9.0% of the total compared to 6.9% in 1995. The lower share during 1995 was the result of much higher total operating expenses when CN and CP reported special charges as explained earlier.

## Operating Revenues

The railways derive their revenues mostly from the transportation of freight. In 1996, the proportion of these revenues in the total, increased to 88.9% from 88.4% in 1995 at the expense of government payments- the proportion of which declined to 4.5% in 1996 from 5.2% in 1995. The share of revenues from all other sources including: passenger revenues, revenues from services to VIA, miscellaneous revenues (such as revenues from switching), remained almost unchanged.

Overall, freight revenues remained almost unchanged at \$6,386.6 million. Passenger revenues and revenues from services to VIA increased 3.5% and 4.5% respectively while miscellaneous revenues decreased marginally. In recent years, all levels of Government have cut back on subsidies in an effort to balance their books. This resulted in yet another decrease of 13.5% in 1996 on top of a 14.0%

comparativement à des recettes de 670,9 millions de dollars (chiffre révisé) en 1995, soit un recul de 2,8 % enregistré en dépit d'un nombre accru de sociétés en 1996. Par ailleurs, les dépenses d'exploitation ont augmenté de 3,8 %; cette hausse se traduit par une détérioration du ratio d'exploitation, qui est passé de 0,87 en 1995 à 0,93 en 1996.

En 1996, la part des recettes d'exploitation totales attribuable aux sociétés ferroviaires des catégories II et III s'est établie à 9,1 % comparativement à 9,3 % l'année précédente. Les dépenses d'exploitation de ces sociétés ont compté pour 9,0 % du total comparativement à 6,9 % en 1995. La proportion moins importante enregistrée en 1995 s'explique par des dépenses d'exploitation totales nettement plus élevées, attribuables aux frais spéciaux déclarés par CN et CP, comme on l'a expliqué précédemment.

## Recettes d'exploitation

Le transport de marchandises constitue la principale source de recettes pour les sociétés ferroviaires. La proportion de ces recettes par rapport aux recettes totales est passée de 88,4 % en 1995 à 88,9 % en 1996, une hausse réalisée au détriment des paiements gouvernementaux, dont la part est passée de 5,2 % en 1995 à 4,5 % l'année suivante. La part des recettes provenant de toutes les autres sources, y compris le transport de voyageurs, les services offerts à VIA Rail et les recettes diverses (par exemple, les recettes tirées des opérations de manoeuvre), est restée à peu près stable.

Globalement, les recettes de 6 386,6 millions de dollars au titre du transport de marchandises sont restées presque inchangées. Les recettes tirées du transport de voyageurs et les recettes provenant des services offerts à VIA Rail ont augmenté de 3,5 % et de 4,5 % respectivement, tandis que les recettes diverses ont légèrement reculé. Au cours des dernières années, tous les paliers de gouvernement, qui cherchent à atteindre un

Figure 2.3

Operating Ratio by Carrier,  
1995 and 1996

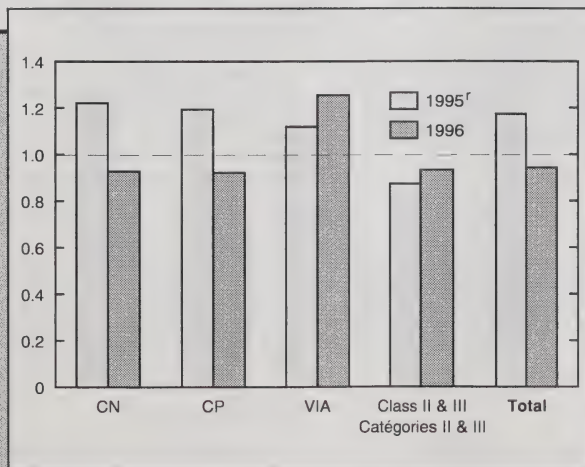


Figure 2.3

Ratio d'exploitation selon le transporteur,  
1995 et 1996

decline in 1995, in government payments to the railways. It should be noted, however, that this figure does not include the discontinuance of *Western Grain Transportation Payments* that were recorded by most railways as part of freight revenues.

## Operating Expenses

Operating expenses reported in table 2.1, include charges for restructuring and write-down of assets. It should also be noted that data reported by CN in *Rail in Canada, 1995*, were revised to include these costs. The total operating expenses in 1996 were \$6,773.2 million compared to \$8,453.7 million (revised) in 1995.

In 1996, rail operations accounted for the highest proportion (34.9%) of total operating expenses followed by general expenses at 25.4%, equipment expenses at 21.9% and way and structures at 17.8%.

### Rail Operations

These expenses increased by 1.3%. CN recorded an increase of 5.5% due mainly to an increase in train-related expenses and costs related to casualties and claims. CP and VIA recorded decreases of 3.5% and 4.5% respectively. Class II and III railways had an increase of 3.2%.

### General Expenses

As railways make provisions for non-recurring charges in this category, these expenses fluctuate from year to year. In 1995, general expenses had jumped by one and a half, times to reach \$3,388.8 million. In 1996 they dropped 49.2% to \$1,721.9 million but were still 14.3% above the 1994 level.

All Class I carriers recorded decreases. In aggregate, their general expenses dropped 50.9%. Class II and III carriers experienced an increase of 11.7% due mainly to increases in administrative costs and taxes, other than on income.

### Equipment

Both CN and CP recorded decreases, of 7.5% and 3.1% respectively. VIA showed an increase of 21.0%. Class II and III carriers also recorded a decrease of 2.1%. The overall decrease for all carriers was 3.5% in expenses on equipment.

### Way and Structures

Way and structures, the smallest category of operating expenses, increased marginally (0.8%) to \$1,202.9 million in 1995. CN and CP both recorded decreases, in this category of 0.3% and 3.4% respectively.

équilibre budgétaire, ont réduit les subventions versées. Ces efforts se sont soldés, en 1996, par une diminution de 13,5 % au titre des paiements gouvernementaux versés aux sociétés ferroviaires, diminution qui vient s'ajouter à une réduction de 14,0 % subie l'année précédente. Il convient de noter, toutefois, que ce chiffre ne tient pas compte de la suppression des paiements versés en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, paiements que la plupart des sociétés ferroviaires déclaraient dans leurs recettes de transport de marchandises.

## Dépenses d'exploitation

Les dépenses d'exploitation présentées au tableau 2.1 comprennent les frais de restructuration et la réduction de la valeur de l'actif. On doit aussi noter que les chiffres déclarés par CN dans *Le transport ferroviaire au Canada, 1995* ont été révisés de façon à inclure ces coûts. Les dépenses d'exploitation totales se sont chiffrées à 6 773,2 millions de dollars en 1996 comparativement à 8 453,7 millions de dollars (chiffre révisé) l'année précédente.

En 1996, l'exploitation ferroviaire a constitué le principal poste (34,9 %) des dépenses d'exploitation totales, suivie par les frais généraux (25,4 %), les dépenses au titre du matériel (21,9 %) et, enfin, les dépenses au titre des voies et ouvrages (17,8 %).

### Exploitation ferroviaire

Les dépenses à ce titre se sont accrues de 1,3 %. CN a déclaré une hausse de 5,5 % principalement attribuable à une augmentation des dépenses relatives aux trains et des coûts liés aux accidents et aux réclamations. CP et VIA ont affiché des diminutions de 3,5 % et 4,5 % respectivement. Les sociétés ferroviaires des catégories II et III ont enregistré une hausse de 3,2 %.

### Frais généraux

Comme les sociétés ferroviaires constituent des provisions pour dépenses non récurrentes dans cette catégorie, les frais généraux varient d'une année à l'autre. En 1995, les frais généraux avaient grimpé de 50 % pour atteindre 3 388,8 millions de dollars. En 1996, ils ont chuté de 49,2 % pour se fixer à 1 721,9 millions de dollars, soit un seuil malgré tout supérieur de 14,3 % à celui observé en 1994.

Tous les transporteurs de catégorie I ont déclaré des baisses à ce titre. Globalement, les frais généraux de ces sociétés ont fléchi de 50,9 %. Les transporteurs des catégories II et III ont affiché une hausse de 11,7 % à ce chapitre principalement en raison de l'augmentation des frais administratifs et des taxes (autres que l'impôt sur le revenu).

### Matériel

CN et CP ont tous deux déclaré une diminution des dépenses au titre du matériel, de 7,5 % et 3,1 % respectivement. VIA Rail a affiché une hausse de 21,0 % de ces dépenses. Les transporteurs des catégories II et III ont également enregistré une réduction de 2,1 %. La diminution globale des dépenses au titre du matériel pour l'ensemble des transporteurs a été de 3,5 %.

### Voies et ouvrages

Les dépenses au titre des voies et ouvrages, soit le poste le moins important des dépenses d'exploitation, ont progressé légèrement (0,8 %) pour s'établir à 1 202,9 millions de dollars en 1995. CN et CP ont déclaré des baisses des dépenses de cette



A special depreciation charge by VIA balanced this decrease for Class I carriers. Class II and III carriers spent an additional 6.3% in 1996 on way and structures.

## Balance Sheet and Property Accounts

The value of total assets in 1996 was \$12.8 billion compared to revised total assets of \$12.5 billion in 1995. CN accounted for 47.0% of the total, CP for 35.8%, VIA for 5.6% and all other railways for 11.6%.

The Balance Sheet sub-account for Property is portrayed in table 2.3. Land, way and structures, and equipment were valued at \$19.5 billion at the end of 1996 (excluding miscellaneous property accounts) with a net book value, after accumulated depreciation of \$11.7 billion. Way and structures accounted for 71.5%, equipment for 27.1% and land for 1.4% of the total value.

Figure 2.4 depicts a breakdown of the \$13.9 billion in property accounts at year end 1996 for way and structures, and the \$5.3 billion in equipment. Track and roadway accounted for 76.5% of the total value of way and structures while rolling stock represented 77.5% of the value of the equipment.

CN accounted for 52.3% of track and roadway, CP for 33.8% and Class II and III railways for 13.9%.

CN accounted for 46.7% of the total value of the industry's rolling stock, CP for 37.4%, VIA for 12.8% and other railways for the remaining 3.1%.

catégorie de 0,3 % et 3,4 % respectivement. Les frais spéciaux d'amortissement déclarés par VIA Rail ont contrebalancé ce recul pour les transporteurs de la catégorie I. Les transporteurs des catégories II et III ont enregistré une hausse de 6,3 % des dépenses au titre des voies et ouvrages en 1996.

## Bilan et comptes d'immobilisations

La valeur de l'actif total s'est chiffrée à 12,8 milliards de dollars en 1996 comparativement à 12,5 milliards de dollars (chiffre révisé) l'année précédente. CN a compté pour 47,0 % du total, CP, pour 35,8 %, VIA Rail, pour 5,6 % et tous les autres transporteurs ferroviaires, pour 11,6 %.

Le compte auxiliaire du bilan visant les immobilisations apparaît au tableau 2.3. La valeur des terrains, des voies et ouvrages, et du matériel s'est chiffrée à 19,5 milliards de dollars à la fin de 1996 (les immobilisations diverses étant exclues), et la valeur comptable nette, après l'amortissement cumulé, s'est établie à 11,7 milliards de dollars. Les voies et ouvrages ont représenté 71,5 % de la valeur totale, le matériel, 27,1 %, et les terrains, 1,4 %.

La figure 2.4 présente une ventilation des comptes d'immobilisations pour les voies et ouvrages (13,9 milliards de dollars) et pour le matériel (5,3 milliards de dollars) à la fin de 1996. Les voies et chemins de roulement ont représenté 76,5 % de la valeur totale des voies et ouvrages, tandis que le matériel roulant a représenté 77,5% de la valeur du matériel.

CN a compté pour 52,3 % du poste des voies et chemins de roulement, CP, pour 33,8 %, et les transporteurs des catégories II et III, pour 13,9 %.

CN a représenté 46,7 % de la valeur totale du matériel roulant du secteur, CP, 37,4 %, VIA Rail, 12,8 %, et les autres sociétés ferroviaires, 3,1 %.

Figure 2.4

### Property Accounts by Major Categories, 1996

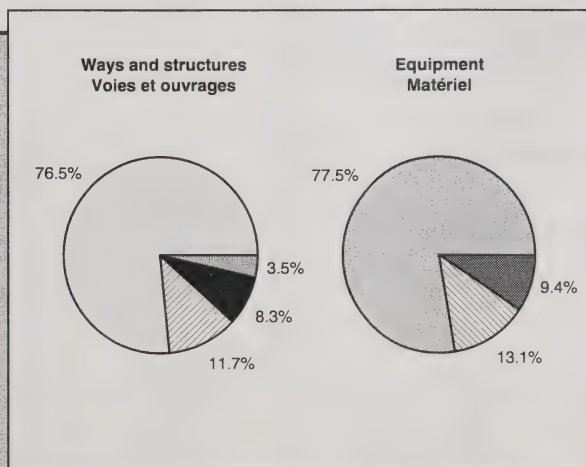
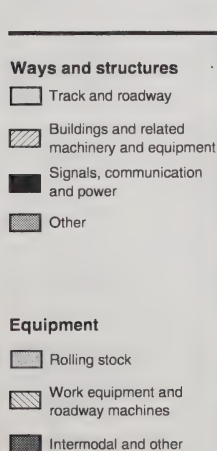


Figure 2.4

### Compte d'immobilisation selon les principales catégories, 1996

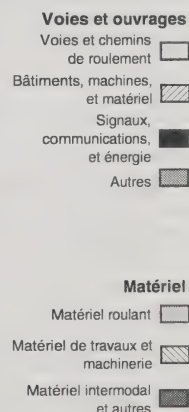


Table 2.2

## Balance Sheet, 1996

Item	Class I – Catégorie I		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail
	Canadien National	Canadien Pacifique	
		\$'000	
<b>Current assets</b>			
Cash	-	-	3,381
Temporary Investments	-	-	48,541
Accounts receivable, trade	639,433	178,490	5,514
Other accounts receivable	117,006	88,936	58,015
Sub-total	756,439	267,426	115,451
Allowance for doubtful accounts (Cr.)	26,135	11,427	1,256
Material and supplies	135,683	150,595	17,169
Prepaid expenses	5,375	1,754	756
Other current assets	50,460	160,689	2,271
<b>Total current assets</b>	<b>921,822</b>	<b>569,037</b>	<b>134,391</b>
<b>Non-current assets</b>			
Segregated assets	-	-	-
Long-term accounts receivable	13,241	59,227	-
Long-term investments	45,000	1	-
Long-term intercorporate investments	23,550	63,133	-
Construction in progress	75,584	5,401	9,448
Property	9,957,462	6,706,187	954,330
Accumulated depreciation - property (Cr.)	5,085,979	2,948,224	413,639
Deferred Charges	7,530	140,094	6,319
Intangible assets	69,265	448	-
Retired property	-	(5,671)	21,692
<b>Total non-current assets</b>	<b>5,105,653</b>	<b>4,020,596</b>	<b>578,150</b>
<b>Total Assets</b>	<b>6,027,475</b>	<b>4,589,633</b>	<b>712,541</b>
<b>Current liabilities</b>			
Bank loans	-	-	-
Loans from Government of Canada	-	-	-
Accounts payable	264,721	176,427	4,377
Accrued liabilities	691,251	493,433	67,416
Notes and other loans payable	-	-	-
Income and other taxes payable	48,670	41,817	7,910
Dividends payable	-	-	-
Deferred revenue	6,330	32,983	4,975
Long-term debt maturing within 12 months	-	-	-
Lease obligations due within one year	-	10,566	-
Other current liabilities	43,842	88,562	132
<b>Total current liabilities</b>	<b>1,054,814</b>	<b>843,788</b>	<b>84,810</b>
<b>Non-current liabilities</b>			
Deferred liabilities	767,433	453,479	30,397
Deferred income taxes (non-current)	-	386,022	-
Long-term debt	-	-	-
Lease obligations	-	221,241	-
Other deferred credits - long term	-	57,263	408
Minority shareholders' interest in subsidiary companies	-	-	-
Donations and grants	396,480	350,970	-
Investment tax credits	9,495	63,737	5,898
<b>Total non-current liabilities</b>	<b>1,173,408</b>	<b>1,532,712</b>	<b>36,703</b>
<b>Shareholders' equity</b>			
Share capital	1,033,523	-	9,300
Contributed surplus	188,887	153,693	626,906
Retained earnings	(1,053,325)	-	(45,178)
Net investment in rail assets	3,630,168	2,059,440	-
<b>Total shareholders' equity</b>	<b>3,799,253</b>	<b>2,213,133</b>	<b>591,028</b>
<b>Total liabilities and shareholders' equity</b>	<b>6,027,475</b>	<b>4,589,633</b>	<b>712,541</b>

Tableau 2.2

# Bilan, 1996

Grand total – Total général			
Class I	Class II – III	Total	Détail
Catégorie I	Catégories II – III		
	\$'000		
3,381	5,142	8,523	<b>Actif à court terme</b>
48,541	2,626	51,167	Encaisse
823,437	70,613	894,050	Placements temporaires
263,957	23,544	287,501	Comptes à recevoir, commerce
1,139,316	101,925	1,241,241	Autres comptes à recevoir
			Total partiel
38,818	340	39,158	Allocation pour créances douteuses (cr.)
303,447	33,467	336,914	Matériaux et approvisionnements
7,885	12,407	20,292	Frais payés d'avances
213,420	6,107	219,527	Autres actifs à court terme
<b>1,625,250</b>	<b>153,566</b>	<b>1,778,816</b>	<b>Total - Actif à court terme</b>
-	27	27	<b>Actif non exigible à court terme</b>
72,468	-	72,468	Actifs réservés
45,001	-	45,001	Comptes à recevoir à long terme
86,683	4,004	90,687	Placements à long terme
90,433	61,794	152,227	Placements à long terme intersociétés
17,617,979	1,942,159	19,560,138	Construction en cours
8,447,842	712,650	9,160,492	Immeubles
153,943	18,846	172,789	Amortissement accumulé - Immeubles (cr.)
69,713	22,998	92,711	Frais différés
16,021	-	16,021	Valeurs intangibles
<b>9,704,399</b>	<b>1,337,178</b>	<b>11,041,577</b>	Immeubles hors de service
			<b>Total - Actif non exigible à court terme</b>
<b>11,329,649</b>	<b>1,490,744</b>	<b>12,820,393</b>	<b>Total actifs</b>
-	1,735	1,735	<b>Passif exigible à court terme</b>
-	724	724	Emprunts bancaires
445,525	121,809	567,334	Emprunts du gouvernement du Canada
1,252,100	22,906	1,275,006	Comptes à payer
-	5,937	5,937	Frais courus
98,397	8,588	106,985	Effets et autres emprunts à payer
-	-	-	Impôts sur le revenu et autres impôts à payer
44,288	142	44,430	Dividendes à payer
-	3,050	3,050	Revenus différés
10,566	3,178	13,744	Dette à long terme venant à échéance dans les 12 mois
132,536	139,587	272,123	Contrats de location échéant au cours de l'année
<b>1,983,412</b>	<b>307,656</b>	<b>2,291,068</b>	Autres passifs exigibles à court terme
			<b>Total - Passif exigible à court terme</b>
1,251,309	28,165	1,279,474	<b>Passif non exigible à court terme</b>
386,022	3,654	389,676	Passif différé
-	1,014,152	1,014,152	Impôts sur le revenu différés (non exigibles à court terme)
221,241	19,640	240,881	Dettes à long terme
57,671	151,885	209,556	Termes de bail
-	-	-	Autres crédits différés - à long terme
747,450	344	747,794	Intérêts à des actionnaires minoritaires de filiales
79,130	-	79,130	Dons de charité et contributions
<b>2,742,823</b>	<b>1,217,840</b>	<b>3,960,663</b>	Crédits d'impôt à l'investissement
			<b>Total - Passif non exigible à court terme</b>
1,042,823	116,731	1,159,554	<b>Avoirs des actionnaires</b>
969,486	86,219	1,055,705	Capital - Actions
(1,098,503)	(235,719)	(1,334,222)	Surplus d'apport
5,689,608	(1,983)	5,687,625	Bénéfices non répartis
			Placements nets dans des actifs ferroviaires
<b>6,603,414</b>	<b>(34,752)</b>	<b>6,568,662</b>	<b>Total - Avoirs des actionnaires</b>
<b>11,329,649</b>	<b>1,490,744</b>	<b>12,820,393</b>	<b>Total, passif et avoirs des actionnaires</b>



Table 2.3

## Summary of Property Accounts, Assets and Accumulated Depreciation, 1996

Item	Class I – Catégorie I		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail
	Canadien National	Canadien Pacifique	
		\$'000	
<b>Land:</b>			
Balance at beginning of year	110,840	124,756	3,315
Balance at end of year	111,680	124,578	3,702
Accumulated Depreciation	...	...	...
Net book value	...	...	...
<b>Ways and Structures:</b>			
<b>Track and roadway</b>			
Balance at beginning of year	5,571,388	3,578,270	-
Balance at end of year	5,575,996	3,603,803	-
Accumulated Depreciation	1,909,653	1,213,004	-
Net book value	3,666,343	2,390,799	-
<b>Buildings and related machinery and equipment</b>			
Balance at beginning of year	757,239	438,472	251,279
Balance at end of year	773,316	505,965	199,756
Accumulated Depreciation	394,403	168,535	100,832
Net book value	378,913	337,430	98,924
<b>Leasehold improvements</b>			
Balance at beginning of year	4,996	15,635	147,781
Balance at end of year	4,996	14,270	134,974
Accumulated Depreciation	3,635	10,122	76,708
Net book value	1,360	4,148	58,266
<b>Signals, communications and power</b>			
Balance at beginning of year	742,884	308,995	-
Balance at end of year	760,762	336,131	-
Accumulated Depreciation	456,248	155,361	-
Net book value	304,514	180,769	-
<b>Terminals and fuel stations</b>			
Balance at beginning of year	169,744	157,543	-
Balance at end of year	177,096	159,489	-
Accumulated Depreciation	34,755	37,092	-
Net book value	142,341	122,396	-
<b>Total, Ways and Structures</b>			
Balance at beginning of year	7,246,251	4,498,915	399,060
Balance at end of year	7,292,166	4,619,657	334,730
Accumulated Depreciation	2,798,694	1,584,114	177,540
Net book value	4,493,472	3,035,542	157,190
<b>Equipment:</b>			
<b>Rolling stock - revenue service</b>			
Balance at beginning of year	1,757,432	1,541,343	529,662
Balance at end of year	1,911,684	1,533,399	522,269
Accumulated Depreciation	834,301	774,482	211,256
Net book value	1,077,383	758,917	311,014
<b>Intermodal equipment</b>			
Balance at beginning of year	163,217	83,572	-
Balance at end of year	175,958	89,125	-
Accumulated Depreciation	96,795	28,694	-
Net book value	79,164	60,431	-
<b>Work equipment and roadway machines</b>			
Balance at beginning of year	379,152	274,487	-
Balance at end of year	379,914	277,674	-
Accumulated Depreciation	275,021	130,775	-
Net book value	104,894	146,899	-

Tableau 2.3

**Sommaire des comptes d'immobilisations, actifs et amortissement accumulé, 1996**

Grand total – Total général			
Class I	Class II – III	Total	Détail
Catégorie I	Catégories II – III		
\$'000			
238,911	45,110	284,021	<b>Terrains:</b>
239,959	44,389	284,348	Solde en début d'année
...	...	...	Solde en fin d'année
...	...	...	Amortissement accumulé
...	...	...	Valeur comptable, nette
			<b>Voies et ouvrages:</b>
			<b>Voies et chemins de roulement</b>
9,149,658	1,437,638	10,587,296	Solde en début d'année
9,179,798	1,483,864	10,663,662	Solde en fin d'année
3,122,657	412,427	3,535,083	Amortissement accumulé
6,057,141	1,071,437	7,128,578	Valeur comptable, nette
			<b>Bâtiments, machines et matériel</b>
1,446,990	146,451	1,593,441	Solde en début d'année
1,479,037	149,979	1,629,016	Solde en fin d'année
663,770	42,688	706,458	Amortissement accumulé
815,267	107,291	922,558	Valeur comptable, nette
			<b>Améliorations locatives</b>
168,411	-	168,411	Solde en début d'année
154,239	9	154,249	Solde en fin d'année
90,465	--	90,465	Amortissement accumulé
63,774	9	63,783	Valeur comptable, nette
			<b>Signaux, communications et énergie</b>
1,051,879	57,096	1,108,975	Solde en début d'année
1,096,893	57,856	1,154,749	Solde en fin d'année
611,610	21,796	633,406	Amortissement accumulé
485,283	36,059	521,343	Valeur comptable, nette
			<b>Terminaux et postes de carburants</b>
327,287	4,949	332,237	Solde en début d'année
336,585	4,949	341,534	Solde en fin d'année
71,847	2,620	74,467	Amortissement accumulé
264,738	2,329	267,067	Valeur comptable, nette
			<b>Total, Voies et ouvrages</b>
12,144,226	1,646,134	13,790,360	Solde en début d'année
12,246,553	1,696,657	13,943,209	Solde en fin d'année
4,560,348	479,531	5,039,880	Amortissement accumulé
7,686,204	1,217,125	8,903,329	Valeur comptable, nette
			<b>Équipement:</b>
			<b>Matériel roulant - service payant</b>
3,828,437	118,653	3,947,090	Solde en début d'année
3,967,352	125,971	4,093,324	Solde en fin d'année
1,820,039	60,803	1,880,842	Amortissement accumulé
2,147,313	65,168	2,212,481	Valeur comptable, nette
			<b>Équipement intermodal</b>
246,789	3,011	249,800	Solde en début d'année
265,083	3,068	268,151	Solde en fin d'année
125,488	(16,406)	109,082	Amortissement accumulé
139,595	19,474	159,069	Valeur comptable, nette
			<b>Matériel de travaux et machinerie pour chemins de roulement</b>
653,639	36,857	690,496	Solde en début d'année
657,588	36,684	694,272	Solde en fin d'année
405,795	20,415	426,211	Amortissement accumulé
251,793	16,251	268,044	Valeur comptable, nette

Table 2.3

**Summary of Property Accounts, Assets and Accumulated Depreciation, 1996 – Concluded**

Item	Class I – Catégorie I		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail
	Canadien National	Canadien Pacifique	
		\$'000	
<b>Other Equipment</b>			
Balance at beginning of year	32,455	92,739	95,628
Balance at end of year	29,016	96,149	93,629
Accumulated Depreciation	28,148	50,267	24,844
Net book value	868	45,882	68,785
<b>Total, Equipment</b>			
Balance at beginning of year	2,332,256	1,992,140	625,291
Balance at end of year	2,496,573	1,996,346	615,899
Accumulated Depreciation	1,234,265	984,218	236,100
Net book value	1,262,308	1,012,129	379,799
<b>Total</b>			
Balance at beginning of year	9,689,346	6,615,811	1,027,665
Balance at end of year	9,900,419	6,740,581	954,330
Accumulated Depreciation	4,032,959	2,568,332	413,640
Net book value	5,755,780	4,047,671	536,989
<b>Miscellaneous Property Accounts</b>			
Balance at beginning of year	1,149,312	453,631	-
Balance at end of year	1,110,064	423,898	-
Accumulated Depreciation	...	...	...
Net book value	...	...	...



Tableau 2.3

**Annexe sommaire des comptes d'immobilisations, actifs et amortissement accumulé, 1996 – fin**

Grand total – Total général			
Class I	Class II – III	Total	Détail
Catégorie I	Catégorie II – III		
	\$'000		
			<b>Autres équipements</b>
220,821	6,121	226,943	Solde en début d'année
218,794	7,113	225,906	Solde en fin d'année
103,259	4,273	107,532	Amortissement accumulé
115,535	2,840	118,375	Valeur comptable, nette
			<b>Total, Équipement</b>
4,949,687	164,642	5,114,329	Solde en début d'année
5,108,818	172,836	5,281,654	Solde en fin d'année
2,454,582	69,085	2,523,667	Amortissement accumulé
2,654,236	103,734	2,757,969	Valeur comptable, nette
			<b>Total</b>
17,332,823	1,855,886	19,188,709	Solde en début d'année
17,595,330	1,913,882	19,509,211	Solde en fin d'année
7,014,930	548,617	7,563,548	Amortissement accumulé
10,340,440	1,320,859	11,661,298	Valeur comptable, nette
			<b>Autres compte d'immobilisations</b>
1,602,943	889	1,603,832	Solde en début d'année
1,533,962	831	1,534,793	Solde en fin d'année
...	...	...	Amortissement accumulé
...	...	...	Valeur comptable, nette



## Chapter 3

### Operating and Fuel Statistics

## Chapitre 3

### Statistiques sur l'exploitation et le carburant

#### Track Operated

With the discontinuation of branch line subsidy payments, there is no longer a requirement to make a distinction between mainlines and branch lines. The layout of tables 3.1 and 3.2 has therefore been transformed for the 1996 publication to present data according to the common terminology of track used by the railway industry. Information is presented on first main track; second and other main track; and industrial, sidings and yard track. The totals, however, are comparable to previous years. Users are advised to consult the glossary for definitions.

Railways operated 77 387 km of track for their Canadian operations, at the end of 1996, 2 661 km less than the length operated in 1995. Of this track, 65 403 km or 84.5% was owned. Of the owned track 57.7% belonged to CN, 30.7% to CP, 0.1% to VIA and 11.5% to Class II and III railways.

In 1996, 67.0% of the total track operated consisted of main track, 5.4% of second or other main track and 27.6% of industrial, sidings and yard track.

CN operated 3.5% less track compared to 1995. Of the 41 086 km operated, 91.8% was owned and 8.2% was leased or jointly owned. CP also operated 4.1% less track in 1995. Of the 25 757 km operated, 78.0% was owned and 22.0% was leased or jointly owned.

VIA owns only 92 km of track. It mostly operates on CN and CP track, the length of which is not reflected in tables 3.1, 3.2, and 3.3. The length of track on which VIA operated in 1996 is shown below and is unchanged from 1995:

Nova Scotia	236 km
New Brunswick	380 km
Quebec	2 340 km
Ontario	3 944 km
Manitoba	2 272 km
Saskatchewan	966 km
Alberta	681 km
British Columbia	2 133 km
Total	12 953 km

Class II and III railways operated 10 452 km of track (13.5% of the total) compared to 10 584 km in 1995. Of the track operated in 1996, 28.0% was leased and 72.0% was owned.

#### Voies exploitées

Vu la suppression des subventions destinées aux embranchements, il n'y a plus lieu de distinguer les lignes principales des embranchements. On a donc modifié la présentation des tableaux 3.1 et 3.2 pour que la publication des données de 1996 soit conforme à la terminologie des voies utilisées dans l'industrie ferroviaire ; les renseignements fournis concernent les premières, les deuxième et les autres voies principales, les voies industrielles, les voies d'évitement et les voies de triage. Les totaux peuvent néanmoins se comparer à ceux des années antérieures. L'utilisateur est prié de consulter le glossaire pour connaître la signification des expressions utilisées.

À la fin de l'année 1996, les sociétés ferroviaires canadiennes exploitaient 77 387 km de voies, soit 2 661 km de moins qu'en 1995. De ce total, 84,5 % ou 65 403 km de voies étaient exploitées en propriété, dont 57,7 % par le CN, 30,7 % par le CP, 0,1 % par VIA et 11,5 % par des sociétés ferroviaires des catégories II et III.

En 1996, 67,0 % des voies étaient des premières lignes principales, 5,4 % des deuxième ou autres lignes principales et 27,6 % des voies industrielles, des voies d'évitement ou des voies de triage.

Le CN a exploité 3,5 % de voies de moins qu'en 1995. Sur un total de 41 086 km de voies, 91,8 % étaient exploités en propriété et 8,2 % à bail ou en copropriété. Le CP a également exploité 4,1 % de voies de moins qu'en 1995. Sur un total de 25 757 km de voies, 78,0 % étaient exploités en propriété et 22,0 % à bail ou en copropriété.

VIA ne possède que 92 km de voies et exploite surtout des voies du CN et du CP. La longueur de ces voies n'est pas incluse dans les tableaux 3.1, 3.2, et 3.3. Le tableau ci-dessous montre la longueur des voies exploitées par VIA en 1996, qui est inchangée par rapport à 1995 :

Nouvelle-Écosse	236 km
Nouveau-Brunswick	380 km
Québec	2 340 km
Ontario	3 944 km
Manitoba	2 272 km
Saskatchewan	966 km
Alberta	681 km
Colombie-Britannique	2 133 km
Total	12 953 km

Quant aux sociétés ferroviaires des catégories II et III, elles ont exploité 10 452 km de voies (13,5 % de la longueur totale), comparativement à 10 584 km en 1995. Sur le total des voies exploitées en 1996, 28,0 % l'étaient à bail et 72,0 % en propriété.



Table 3.1

Tableau 3.1

Length of Track Operated at December 31, 1996<sup>1</sup>

Longueur des voies exploitées au 31 décembre 1996<sup>1</sup>

Item – Détail	Class I – Catégorie I			Total		Total
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class I	Classes II & III	
	Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie I	Catégories II & III	
kilometres – kilomètres						
Line owned - Voies possédées						
First Main Track - Premières voies principales	25 841	14 099	92	40 032	5 724	45 756
Second and Other Main Track - Secondes et autres voies principales	2 062	1 096	-	3 158	269	3 427
Industrial, Yard and Sidings - Voies industrielles, de triage et voies d'évitement	9 801	4 891	-	14 692	1 528	16 220
Total	37 704	20 086	92	57 882	7 521	65 403
Line operated under lease, contract, trackage rights or jointly owned - Voies exploitées à bail, à contrat, à droits de réseau ou à propriété conjointe:						
First Main Track - Premières voies principales	467	3 566	-	4 033	2 040	6 073
Second and Other Main Track - Secondes et autres voies principales	64	454	-	519	211	730
Industrial, Yard and Sidings - Voies industrielles, de triage et voies d'évitement	2 850	1 651	-	4 501	681	5 182
Total	3 382	5 671	-	9 052	2 932	11 984
Grand Total - Track operated - Total général - Voies exploitées	41 086	25 757	92	66 934	10 452	77 387

<sup>1</sup> The totals in table 3.1 are comparable to totals in previous publications, however readers should note a change in individual items.

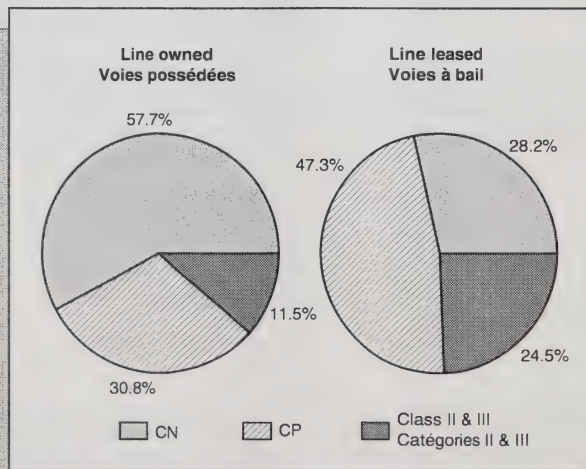
<sup>1</sup> Les totaux du tableau 3.1 sont comparables aux totaux des dernières publications, cependant les utilisateurs doivent noter des changements qui concernent le détail.

Figure 3.1

## Track Owned and Leased by Carrier, 1996

Figure 3.1

## Voies possédées et à bail, selon le transporteur, 1996



# Length of Track Operated by Province and Territory

First Main Track and Total Track by area of operation is shown in table 3.2. Fully 28.7% or 22 198 km was operated in the province of Ontario. Over half of this track consisted of First Main Track.

CN operated an extension of 155 km into the United States. There is no track in Prince Edward Island and the Yukon. The Class II and III railways operated 10 452 km of total track mostly in the provinces of Ontario, British Columbia and Quebec.

Table 3.2

## Length of Track Operated, by Area, at December 31, 1996<sup>1</sup>

Area – Région	Class – I – Catégorie I			Total		Total
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class I	Classes II & III	
	Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie I	Catégories II & III	
	kilometres – kilomètres					
First Main Track - Premières voies principales						
Newfoundland - Terre-Neuve	-	-	-	-	458	458
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	-	-	-	-	-	-
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	273	-	-	273	504	777
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	1 002	17	-	1 019	1	1 020
Quebec - Québec	3 646	708	-	4 354	976	5 330
Ontario	5 258	4 413	92	9 763	2 766	12 529
Manitoba	3 527	1 969	-	5 496	111	5 607
Saskatchewan	5 187	5 232	-	10 419	-	10 419
Alberta	4 931	3 121	-	8 052	319	8 371
British Columbia - Colombie-Britannique	2 255	2 203	-	4 458	2 630	7 088
Yukon	-	-	-	-	-	-
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	121	-	-	121	-	121
United States - États-Unis	109	-	-	109	-	109
Total	26 309	17 665	92	44 065	7 763	51 829
Total Track Operated - Total des voies exploitées						
Newfoundland - Terre-Neuve	-	-	-	-	525	525
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	-	-	-	-	-	-
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	608	-	-	608	536	1 143
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	1 636	24	-	1 660	1	1 661
Quebec - Québec	5 778	1 468	-	7 246	1 409	8 654
Ontario	10 840	7 270	92	18 201	3 997	22 198
Manitoba	4 863	2 923	-	7 786	146	7 933
Saskatchewan	6 506	6 356	-	12 861	-	12 861
Alberta	6 871	4 264	-	11 135	330	11 464
British Columbia - Colombie-Britannique	3 688	3 453	-	7 141	3 508	10 649
Yukon	-	-	-	-	-	-
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	143	-	-	143	-	143
United States - États-Unis	155	-	-	155	-	155
Total	41 086	25 757	92	66 934	10 452	77 387

<sup>1</sup> This table is not comparable to previous years as it refers to First Main Track and Total track operated rather than Mainline Track as reported in earlier publications.

<sup>1</sup> On ne peut pas comparer ce tableau à celui des années précédentes. Ce tableau fait référence à la premières voies principales plutôt qu'à la ligne principale et total des voies exploitées.

# Voies exploitées, selon la province et le territoire

Le tableau 3.2 présente les premières voies principales et la répartition des voies exploitées selon la région d'activité. L'Ontario a exploité 28,7 % ou 22 198 km du total des voies principales dont plus de la moitié étaient des premières voies principales.

Le CN avait un prolongement de 155 km de voies aux États-Unis. Il n'existe pas de voies à l'Île-du-Prince-Édouard ni au Yukon. Au total, les sociétés des catégories II et III ont exploité 10 452 km de voies, surtout au Québec, en Ontario et en Colombie-Britannique.

Tableau 3.2

## Longueur des voies exploitées, par région, au 31 décembre 1996<sup>1</sup>

## Fuel and Power Consumed by Motive Equipment

Railways consumed 2.1 billion litres of diesel and crude oil in 1996. CN accounted for 47.7% of diesel oil consumption, CP for 41.1%, VIA for 2.7% and other railways 8.5%. Crude oil amounting to 96 million litres was reported by CN. The highest consumption of diesel oil took place in Ontario and British Columbia at 616 million litres and 542 million litres respectively.

Class II and III railways consumed 168 million litres of diesel and 27 million kW.h. of electric energy.

The total cost of fuel and power consumed increased by 4.4% to \$650.1 million in 1996, and accounted for 10.3% of the total operating expenses (excluding special charges).

Table 3.3

### Fuel and Power Consumed, 1996

## Carburant et énergie électrique consommés par les unités motrices

Les sociétés ferroviaires ont consommé 2,1 milliards de litres de diesel et de pétrole brut en 1996. La consommation de carburant diesel du CN a compté pour 47,7 %, celle du CP, pour 41,1 %, celle de VIA, pour 2,7 % et celle des autres sociétés, pour 8,5 %. Le CN a déclaré une consommation de pétrole brut de 96 millions de litres. L'Ontario et la Colombie-Britannique ont enregistré la plus forte consommation de carburant diesel, qui se chiffre respectivement à 616 et à 542 millions de litres.

Les sociétés ferroviaires des catégories II et III ont consommé 168 millions de litres de carburant diesel et 27 millions de kW.h d'énergie électrique.

Le coût total du carburant et de l'énergie électrique a été de 650,1 millions de dollars en 1996, soit une hausse de 4,4 %. Ce coût a représenté 10,3 % des dépenses d'exploitation totales excluant des frais spéciaux).

Tableau 3.3

### Consommation de carburant, 1996

Item – Détail	Class I – Catégorie I			Grand total – Total général		Total	
	Canadian National	Canadian Pacific	Via Rail	Class I	Class II – III		
	Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie I	Catégories II – III		
	'000 litres						
<b>Diesel</b>							
Freight - Fret	873 314	764 952	-	1 691 873	147 268	1 785 534	
Passenger - Voyageurs	-	-	53 607	-	5 216	58 823	
Yard Switching - Triage	67 590	48 868	-	116 458	13 004	129 463	
Work train - Trains de travaux	3 472	352	-	3 824	2 378	6 203	
<b>Total</b>	<b>944 376</b>	<b>814 172</b>	<b>53 607</b>	<b>1 812 156</b>	<b>167 867</b>	<b>1 980 022</b>	
'000 litres							
<b>Crude oil - Pétrole non raffiné</b>							
Freight - Fret	88 685	-	-	88 685	-	88 685	
Passenger - Voyageurs	-	-	-	-	-	-	
Yard Switching - Triage	6 864	-	-	6 864	-	6 864	
Work train - Trains de travaux	353	-	-	353	-	353	
<b>Total</b>	<b>95 902</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>95 902</b>	<b>-</b>	<b>95 902</b>	
'000 kW.h							
<b>Electric energy - Énergie électrique</b>							
Freight - Fret	-	-	-	-	27 076	27 076	
Passenger - Voyageurs	-	-	-	-	-	-	
Yard Switching - Triage	-	-	-	-	-	-	
Work train - Trains de travaux	-	-	-	-	-	-	
<b>Total</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>27 076</b>	<b>27 076</b>	
<b>Cost, Grand total - Frais, total général</b>	<b>\$</b>	<b>332,845,996</b>	<b>251,828,234</b>	<b>18,887,945</b>	<b>603 562 175</b>	<b>46,506,618</b>	<b>650 068 793</b>



Table 3.4

Tableau 3.4

**Diesel Oil Consumed by Province or Territory, 1996****Consommation d'huile diesel selon la province ou le territoire, 1996**

Item – Détail	Class I – Catégorie I			Grand total – Total général		
	Canadian National	Canadian Pacific	Via Rail	Class I	Class II – III	Total
	Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie I	Catégories II – III	
<b>Diesel</b>						
				'000 litres		
Newfoundland - Terre-Neuve	-	-	-	-	14 579	14 579
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	-	-	-	-	-	-
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	9 787	-	1 774	11 561	3 451	15 012
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	31 092	75	2 853	34 020	-	34 020
Quebec - Québec	96 533	21 238	12 861	130 631	45 774	176 405
Ontario	301 951	258 725	22 444	583 120	33 309	616 429
Manitoba	71 833	61 732	4 408	137 973	47	138 020
Saskatchewan	82 546	109 972	2 730	195 248	-	195 248
Alberta	118 006	118 568	2 660	239 233	32	239 265
British Columbia - Colombie-Britannique	223 502	243 623	3 877	471 002	70 675	541 677
Yukon	-	-	-	-	-	-
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	283	-	-	283	-	283
United States - États-Unis	8 844	240	-	9 084	-	9 084
<b>Total</b>	<b>944 376</b>	<b>814 172</b>	<b>53 607</b>	<b>1 812 155</b>	<b>167 867</b>	<b>1 980 022</b>

**Note:** Components may not add up to totals due to rounding.

**Nota:** Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

**Operating Indicators**

Users should be aware when using the aggregated operating statistics that there is often duplication in statistics reported by VIA and the railways that own the track, on which VIA operates. CN includes VIA traffic that goes over its lines, whereas CP does not. This overstatement has been consistent over the years.

**Indicateurs d'exploitation**

Les utilisateurs des statistiques d'exploitation regroupées doivent savoir que les données déclarées par VIA chevauchent souvent celles des sociétés ferroviaires propriétaires des voies utilisées par VIA. Contrairement au CP, le CN tient compte, dans ses statistiques, du trafic de VIA sur ses voies. Ce double comptage apparaît tout au long de la période de référence.

Figure 3.2

Figure 3.2

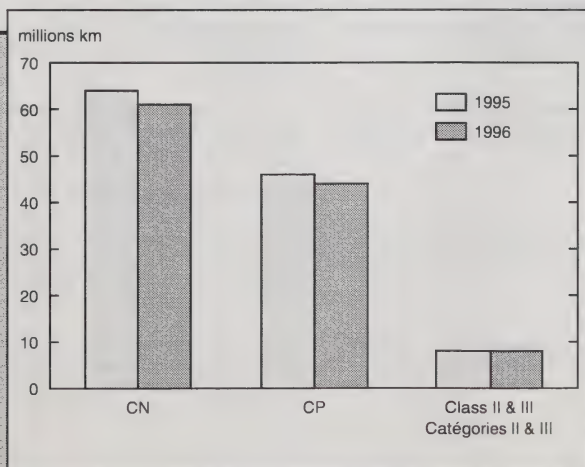
**Freight Train-kilometres, by Carrier, 1995 and 1996****Train-kilomètres de fret, selon le transporteur, 1995 et 1996**

Figure 3.3

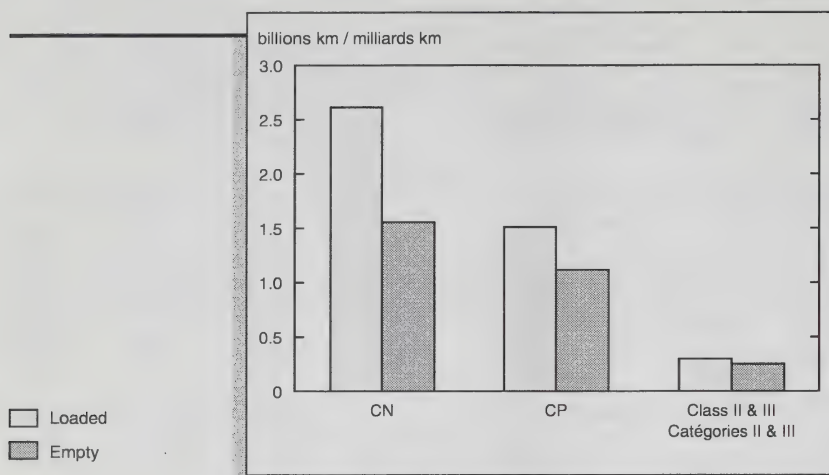
**Freight Car-kilometres, by Carrier, 1996**

Figure 3.3

**Wagons-kilomètres de marchandises, selon le transporteur, 1996****Train and Locomotive Unit-Kilometres**

In 1996, freight train-kilometres and freight locomotive unit-kilometres decreased by 3.6% and 1.8% respectively. Passenger train-kilometres and locomotive unit-kilometres on the other hand increased 5.7% and 1.7% respectively.

**Freight and Passenger Car-Kilometres**

Total freight car-kilometres in transportation service decreased by 0.7%, in 1996. Of a total of 7.4 billion freight car-kilometres, 60.1% were performed by loaded cars and 39.7% by empty cars. The remaining 0.2% were performed by cabooses and by cars in company service.

Total passenger car-kilometres increased 14.2% to 136.0 million kilometres in 1996 from 119.1 million kilometres in 1995.

**Gross Tonne-Kilometres**

There was a marginal decrease in gross tonne-kilometres of freight train cars and an increase of 8.9% in passenger train cars in 1996.

CN accounted for 52.7% of gross tonne-kilometres of freight, CP for 38.4%, and other railways for 8.9%.

**Trains-kilomètres et locomotives-kilomètres**

En ce qui concerne les marchandises, le nombre de trains-kilomètres et le nombre de locomotives-kilomètres ont respectivement diminué de 3,6 % et 1,8 % en 1996. Dans le cas des voyageurs, le nombre de trains-kilomètres et le nombre de locomotives-kilomètres ont par contre enregistré des hausses respectives de 5,7 % et 1,7 %.

**Wagons-kilomètres et voitures-kilomètres**

Le nombre total de wagons-kilomètres affectés au transport a fléchi de 0,7 % en 1996. Sur un total de 7,4 milliards de wagons-kilomètres, les wagons chargés en ont parcouru 60,1 % et les wagons vides, 39,7 %. Le reste, soit 0,2%, a été parcouru par les wagons de queue et les wagons affectés au service du transporteur.

Le nombre total de voitures-kilomètres a atteint 136,0 millions de km en 1996, contre 119,1 millions l'année précédente, ce qui indique une hausse de 14,2 %.

**Tonnes-kilomètres brutes**

En 1996, le nombre de tonnes-kilomètres brutes relevant du transport des marchandises a subi une diminution marginale tandis que le nombre de tonnes-kilomètres brutes relevant du transport des voyageurs s'est accru de 8,9 %.

La part revenant au CN a représenté 52,7 % du nombre de tonnes-kilomètres brutes de marchandises, celle du CP, 38,4 %, et celle des autres sociétés ferroviaires, 8,9 %.





Table 3.5

## Operating Statistics, 1996

Item	Class I – Catégorie I		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail
	Canadien National	Canadien Pacifique	
metric units – unités métriques			
<b>Train-kilometres:</b>			
Freight	61 170 280	44 160 229	-
Passenger:			
Locomotive drawn	10 187 568	-	10 007 321
Rail diesel car	-	-	406 414
Total	10 187 568	-	10 413 735
Total, transportation service	71 357 848	44 160 229	10 413 735
Work train service	659 923	42 231	-
<b>Grand total train-kilometres</b>	<b>72 017 771</b>	<b>44 202 460</b>	<b>10 413 735</b>
<b>Locomotive unit-kilometres:</b>			
Hauling freight trains:			
Diesel	151 779 256	122 714 168	-
Electric	-	-	-
Total	151 779 256	122 714 168	-
Hauling passenger trains:			
Diesel	12 874 741	-	13 068 602
Electric	-	-	-
Total	12 874 741	-	13 068 602
Total, hauling trains	164 653 997	122 714 168	13 068 602
Switching freight trains			
Diesel	23 710 081	13 402 097	-
Electric	-	-	-
Total	23 710 081	13 402 097	-
Switching passenger trains			
Diesel	248 719	-	-
Electric	-	-	-
Total	248 719	-	-
Total, switching	23 958 800	13 402 097	-
Helping, doubling and running light	-	-	-
In work service	1 035 761	78 793	-
<b>Grand total, locomotive unit-kilometre</b>	<b>189 648 558</b>	<b>136 195 058</b>	<b>13 068 602</b>
<b>Freight car-kilometres:</b>			
Loaded:			
In freight trains	2 613 854 053	1 511 130 710	-
In passenger trains	22 111	-	-
Total	2 613 876 164	1 511 130 710	-
Empty:			
In freight trains	1 554 485 198	1 117 710 429	-
In passenger trains	10 770	-	-
Total	1 554 495 968	1 117 710 429	-
Caboose:			
In freight trains	2 340 986	1 583 723	-
In passenger trains	-	-	-
Total	2 340 986	1 583 723	-
Total Cars:			
In freight trains	4 170 680 237	2 630 424 862	-
In passenger trains	32 881	-	-
Total	4 170 713 118	2 630 424 862	-
In work train service	402 639	139 223	-
<b>Grand total, freight car-kilometres</b>	<b>4 171 115 757</b>	<b>2 630 564 085</b>	

Tableau 3.5

## Statistiques d'exploitation, 1996

Grand total – Total général			Détail
Class I	Class II – III	Total	
Catégorie I	Catégories II – III		
metric units – unités métriques			
105 330 509	7 941 071	113 271 580	<b>Train-kilomètres:</b> Marchandises
20 194 889	710 391	20 905 280	Voyageurs:
406 414	379 150	785 564	Avec locomotive
20 601 303	1 089 541	21 690 844	Voitures automotrices
125 931 812	9 030 612	134 962 424	Total
702 154	37 130	739 284	Total, service des transports
<b>126 633 966</b>	<b>9 067 742</b>	<b>135 701 708</b>	Service des trains de travaux
			<b>Total général, train-kilomètres</b>
			<b>Locomotives unités-kilomètres:</b>
274 493 424	22 871 251	297 364 675	Remorquage de trains de marchandises:
-	321 677	321 677	Diesel
274 493 424	23 192 928	297 686 352	Électriques
			Total
25 943 343	1 171 596	27 114 939	Remorquage de trains de voyageurs:
-	-	-	Diesel
25 943 343	1 171 596	27 114 939	Électriques
300 436 767	24 364 524	324 801 291	Total
			Total, remorquage de trains
37 112 178	3 819 603	40 931 781	Triage de trains de marchandises:
-	11 879	11 879	Diesel
37 112 178	3 831 482	40 943 660	Électriques
			Total
248 719	-	248 719	Triage de trains de voyageurs:
-	-	-	Diesel
248 719	-	248 719	Électriques
37 360 897	3 831 482	41 192 379	Total
-	607 476	607 476	Total, triage
1 114 554	11 877	1 126 431	Machines de secours, doubles et haut-le-pied
<b>338 912 218</b>	<b>28 815 359</b>	<b>367 727 577</b>	Service des travaux
			<b>Total général, unités-kilomètres locomotives</b>
			<b>Wagons-kilomètres:</b>
4 124 984 763	297 757 217	4 422 741 980	Chargés:
22 111	-	22 111	Dans les trains de marchandises
4 125 006 874	297 757 217	4 422 764 091	Dans les trains de voyageurs
			Total
2 672 195 627	251 717 868	2 923 913 495	Vides:
10 770	-	10 770	Dans les trains de marchandises
2 672 206 397	251 717 868	2 923 924 265	Dans les trains de voyageurs
			Total
3 924 709	6 598 267	10 522 976	Wagons de queue:
-	-	-	Dans les trains de marchandises
3 924 709	6 598 267	10 522 976	Dans les trains de voyageurs
			Total
6 801 105 099	556 073 352	7 357 178 451	Total:
32 881	-	32 881	Dans les trains de marchandises
6 801 137 980	556 073 352	7 357 211 332	Dans les trains de voyageurs
			Total, service de transport
541 862	547	542 409	Service des trains de travaux
<b>6 801 679 842</b>	<b>556 073 899</b>	<b>7 357 753 741</b>	<b>Total général, wagons-kilomètres</b>

Table 3.5

## Operating Statistics, 1996 – Conclusion

Item	Class I – Catégorie I		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail
	Canadien National	Canadien Pacifique	
metric units – unités métriques			
<b>Robot car-kilometres:</b>			
In freight trains	-	-	-
In passenger trains	-	-	-
Total	-	-	-
<b>Generator car-kilometres:</b>			
In freight trains	-	-	-
In passenger trains	146 777	-	221 119
Total	146 777	-	221 119
<b>Passenger car-kilometres:</b>			
Head-end cars:			
In passenger trains	5 758 619	-	4 119 571
In freight trains	179 213	-	-
Total	5 937 832	-	4 119 571
Meal service and lounge cars:			
In passenger trains	7 007 386	-	12 723 002
In freight trains	151 175	-	-
Total	7 158 561	-	12 723 002
Sleeping cars:			
In passenger trains	15 799 365	-	18 450 656
In freight trains	613	-	-
Total	15 799 978	-	18 450 656
Coach:			
In passenger trains	32 483 297	-	29 081 884
In freight trains	239 932	147 628	-
Total	32 723 229	147 628	29 081 884
Rail diesel cars:			
In passenger trains	-	-	788 635
In freight trains	-	568	-
Total	-	568	788 635
Commuter cars:			
In passenger trains	3 835 023	-	-
In freight trains	180 863	-	-
Total	4 015 886	-	-
Total passenger cars			
In passenger trains	64 883 690	-	65 163 748
In freight trains	751 796	148 196	-
Total	65 635 486	148 196	65 163 748
In work train service	1 558	-	-
<b>Grand total, passenger car-kilometres</b>	<b>65 637 044</b>	<b>148 196</b>	<b>65 163 748</b>
<b>Gross tonne-kilometres:</b>			
Freight train cars, contents and cabooses	266 595 632	194 465 583	-
Passenger train cars (cars only) ('000)	3 390 446	11 427	4 977 300
<b>Train hours:</b>			
Freight	1 587 690	1 140 126	-
Passenger	-	-	-
Total, transportation service	1 587 690	1 140 126	-



Tableau 3.5

## Statistiques d'exploitation, 1996 – fin

Grand total – Total général			Détail
Class I	Class II – III	Total	
Catégorie I	Catégories II – III		
metric units – unités métriques			
-	-	-	<b>Voitures automatiques-kilomètres:</b>
-	-	-	Dans les trains de marchandises
-	-	-	Dans les trains de voyageurs
-	-	-	Total
-	-	-	<b>Fourgons chaudières-kilomètres:</b>
367 896	50 002	417 898	Dans les trains de marchandises
367 896	50 002	417 898	Dans les trains de voyageurs
-	-	-	Total
9 878 190	1 275 790	11 153 980	<b>Voitures-kilomètres:</b>
179 213	103 381	282 594	Fourgons de tête:
10 057 403	1 379 171	11 436 574	Dans les trains de voyageurs
-	-	-	Dans les trains de marchandises
-	-	-	Total
19 730 388	152 007	19 882 395	<b>Voitures-restaurant/bar:</b>
151 175	139 466	290 641	Dans les trains de voyageurs
19 881 563	291 473	20 173 036	Dans les trains de marchandises
-	-	-	Total
34 250 021	11 724	34 261 745	<b>Voitures-lits:</b>
613	121 311	121 924	Dans les trains de voyageurs
34 250 634	133 035	34 383 669	Dans les trains de marchandises
-	-	-	Total
61 565 181	1 561 640	63 126 821	<b>Voitures ordinaires:</b>
387 560	1 375 415	1 762 975	Dans les trains de voyageurs
61 952 741	2 937 055	64 889 796	Dans les trains de marchandises
-	-	-	Total
788 635	287 068	1 075 703	<b>Voitures automotrices:</b>
568	-	568	Dans les trains de voyageurs
789 203	287 068	1 076 271	Dans les trains de marchandises
-	-	-	Total
3 835 023	-	3 835 023	<b>Voitures de banlieue:</b>
180 863	-	180 863	Dans les trains de voyageurs
4 015 886	-	4 015 886	Dans les trains de marchandises
-	-	-	Total
130 047 438	3 288 229	133 335 667	<b>Total, voitures</b>
899 992	1 739 573	2 639 565	Dans les trains de voyageurs
130 947 430	5 027 802	135 975 232	Dans les trains de marchandises
-	-	-	Total
1 558	-	1 558	<b>Service des trains de travaux</b>
<b>130 948 988</b>	<b>5 027 802</b>	<b>135 976 790</b>	<b>Total général, voitures-kilomètres</b>
461 061 215	44 845 096	505 906 311	<b>Tonnes-kilomètres brutes:</b>
8 379 173	307 475	8 686 648	Wagons, contenu et fourgons de queue ('000)
-	-	-	Voitures (voitures seulement) ('000)
2 727 816	259 787	2 987 603	<b>Train-heures:</b>
-	10 412	10 412	Marchandises
2 727 816	270 199	2 998 015	Voyageurs
-	-	-	Total, service des transports

Table 3.6

Tableau 3.6

**Summary Statistics on Freight and Passenger Transportation, 1996****Statistiques sommaires sur le transport de fret et de voyageurs, 1996**

		Class I – Catégorie I			Grand total – Total général		
		Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class I	Class II – III	Total
		Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie I	Catégories II – III	
Revenue freight - Fret payant:							
Tonnes	'000	114 302	93 625	-	207 927	91 554	299 482
Tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres	'000	146 798 706	110 195 926	-	256 994 633	25 494 181	282 488 814
Average haul on each railway - Trajet moyen par expédition	km	1 284	1 177	-	1 236	278	943
Revenue and non-revenue freight - Fret payant et non-payant:							
Tonnes	'000	114 734	95 565	-	210 300	91 811	302 110
Tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres	'000	146 937 919	111 376 113	-	258 314 032	25 572 612	283 886 644
Average haul on each railway - Trajet moyen par expédition	km	1 281	1 165	-	1 228	279	940
Revenue passengers - Voyageurs payants:							
Passengers - Voyageurs payants	'000	-	-	3,666	3,666	394	4,060
Passenger-kilometres - Voyageurs-kilomètres	'000	-	-	1 436 198	1 436 198	82 771	1 518 969
Average passenger journey per ticket - Trajet moyen par billet	km	-	-	392	392	210	374
Transportation services, averages - Services de transports, moyennes:							
Cars per freight train - Wagons par train de fret <sup>1</sup>	No. - Nbre	68.2	59.6	-	64.6	70.2	65.0
Cars per passenger train - Voitures par train de voyageur <sup>2</sup>	No. - Nbre	6.4	-	6.3	6.3	3.0	6.1
Freight carload - Chargement de wagons <sup>3</sup>	tonnes	56.2	73.7	-	62.6	85.9	64.2
Empty freight car-kilometre - Wagons-kilomètre vide	%	37.3	42.5	-	39.3	45.8	39.8
Freight train speed - Vitesse, train de fret	km/hr	38.5	38.7	-	38.6	30.6	37.9

<sup>1</sup> Includes passenger cars.<sup>1</sup> Comprend les voitures.<sup>2</sup> Includes freight cars.<sup>2</sup> Comprend les wagons.<sup>3</sup> Based on car and tonne-kilometres.<sup>3</sup> Selon les wagons et tonnes-kilomètres.

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Figure 3.4

Figure 3.4

Cars per Freight Train, 1995 and 1996

Wagons par train de marchandises,  
1995 et 1996

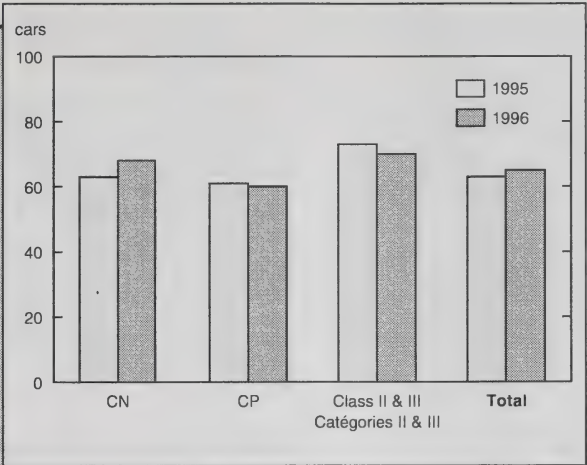
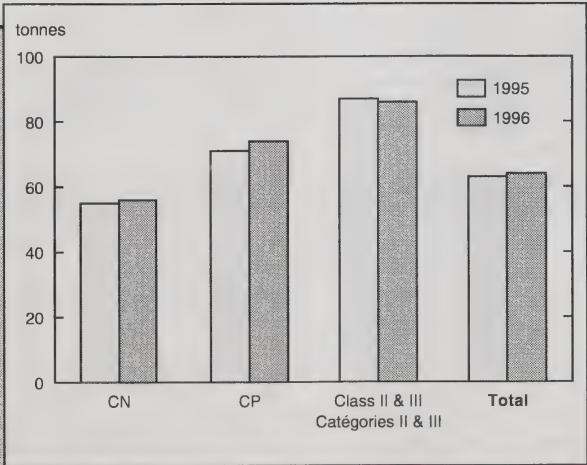


Figure 3.5

Figure 3.5

Average Freight Carload, 1995 and 1996

Chargement moyen de wagons,  
1995 et 1996





## Traffic Statistics

### Revenue Freight and Passenger Statistics

In 1996, total revenue freight (including interlining) increased to 299.5 million tonnes from 297.4 million tonnes.

CN accounted for 38.2% and CP for 31.3% of the revenue freight. Together they logged on 91.0% of total tonne-kilometres. The average length of haul of Class I carriers was 1 236 km, almost the same as in 1995, while the average length of haul of Class II railways was 278 km in 1996.

In 1996, 4.1 million passengers travelled by train, VIA Rail being the main carrier. Class II carriers accounted for only 9.7% of total passengers transported. These railways offer passenger services that tend to be mostly regional, scenic and sight seeing in nature. The average passenger journey was therefore 210 kilometres compared to 392 kilometres on VIA trains which offers intercity travel.

### Other Operating Statistics

The industry's average number of cars per freight train in 1996 were: 68 for CN; 60 for CP and 70 for Class II railways.

VIA reported 6 cars per passenger train compared to 3 cars for Class II railways. The latter hauled 86 tonnes per carload compared to 56 tonnes for CN and 74 tonnes for CP. The average speed of 31 km/hr for Class II railways was lower than the average of 39 km/hr for Class I carriers.

## Inventory of Equipment

### Locomotives

The inventory of equipment in service as of December 31, 1996 consisted of 3,293 locomotives, of which 77.7% were engaged in freight service, 3.5% in passenger service, 17.7% in yard work and 1.1% were classified as associated equipment.

CN operated 50.3% of the total locomotives, CP another 36.5%, VIA and other carriers accounted for the remaining 13.2%.

Of the 116 passenger locomotives, VIA operated 80, CN and Class II railways operated 14 and 22 respectively.

### Freight and Passenger Cars

There was a decrease of 1.1% in the freight car inventory, to 109,578 in 1996 from 110,774 in 1995.

## Statistiques sur le trafic

### Statistiques sur les marchandises payantes et les voyageurs payants

En 1996, les marchandises payantes transportées (transferts de marchandises y compris) ont augmenté de 297,4 à 299,5 millions de tonnes.

En 1996, le CN et le CP ont transporté respectivement 38,2 % et 31,3 % des marchandises payantes et ont compté pour 91,0 % du nombre total de tonnes-kilomètres. Le parcours moyen des sociétés ferroviaires de catégorie I s'est établi à 1 236 km, c'est-à-dire sensiblement à la même valeur qu'en 1995, tandis que celui des sociétés de catégorie II a atteint 278 km.

En 1996, 4,1 millions de personnes ont voyagé en train, principalement à bord de VIA Rail. Les sociétés ferroviaires de catégorie II n'ont transporté que 9,7 % du total des voyageurs. Ces sociétés offrent aux passagers des voyages régionaux et essentiellement touristiques. C'est pourquoi le trajet moyen d'un voyageur n'a été que de 210 km, comparativement à 392 km dans les trains intercity de VIA Rail.

### Autres statistiques d'exploitation

En 1996, le nombre moyen de wagons par train de marchandises, pour l'ensemble du secteur, s'est chiffré à 68 pour le CN, 60 pour le CP et 70 pour les transporteurs de catégorie II.

VIA a compté des rames de six voitures par train de voyageurs, contre trois voitures pour les sociétés ferroviaires de catégorie II. Celles-ci ont transporté 86 tonnes par wagon, comparativement à 56 tonnes par wagon dans le cas du CN et 74 dans les cas du CP. La vitesse moyenne de 31 km/h atteinte par les trains des sociétés de catégorie II est inférieure à celle des transporteurs de catégorie I, qui a atteint 39 km/h.

## Inventaire du matériel

### Locomotives

Le matériel roulant en service au 31 décembre 1996 se composait de 3 293 locomotives dont 77,7 % servaient au transport des marchandises, 3,5 % au transport des voyageurs et 17,7 % au triage, le 1,1 % restant étant classé comme matériel connexe.

Le CN a exploité 50,3 % du nombre total des locomotives, le CP, 36,5 %, et VIA et les autres transporteurs, les 13,2 % restants.

Sur les 116 locomotives de trains de voyageurs, 80 ont été exploitées par VIA, 14 par le CN et 22 par les transporteurs de catégorie II.

### Wagons et voitures

Le nombre de wagons a baissé de 1,1 % et est passé de 110,774 en 1995 à 109 578 en 1996.

Table 3.7

Tableau 3.7

## Inventory of Equipment in Service, 1996

## Inventaire du matériel en service, 1996

Item – Détail	Class I – Catégorie I			Grand total – Total général		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class I	Class II – III	Total
	Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie I	Catégories II – III	
number – nombre						
Locomotives:						
Freight - Marchandises						
Diesel	1,309	946	-	2,255	303	2,558
Electric - Électrique	-	-	-	-	-	-
Total	1,309	946	-	2,255	303	2,558
Passengers - Voyageurs						
Electric - Électrique	14	-	-	14	3	17
Diesel	-	-	9	9	7	16
Other - Autres	-	-	71	71	12	83
Total	14	-	80	94	22	116
Yard - Cour						
Diesel	335	231	-	566	18	584
Electric - Électrique	-	-	-	-	-	-
Total	335	231	-	566	18	584
Associated equipment - Matériel connexe	-	26	-	26	9	35
Grand total - Total général	1,658	1,203	80	2,941	352	3,293
Freight cars - Wagons:						
Box - Couvert	15,182	9,230	-	24,412	2,982	27,394
Hopper - Trémie	21,287	18,738	-	40,025	1,006	41,031
Gondola - Tombereau	6,446	4,118	-	10,564	2,741	13,305
Refrigerator - Frigorifique	10	16	-	26	16	42
Flat - Plat	11,283	7,310	-	18,593	5,061	23,654
Stock - à bestiaux	-	12	-	12	-	12
Caboose - de queue	179	228	-	407	79	486
Other - Autres	3,043	3	-	3,046	608	3,654
Total	57,430	39,655	-	97,085	12,493	109,578
Passenger cars - Voitures:						
Head-end - de tête	-	-	24	24	16	40
Meal/Lounge - restaurant/bar	-	-	52	52	17	69
Sleeping - Lits	-	-	71	71	2	73
Coach - Ordinaires	-	-	185	185	61	246
Diesel	-	-	12	12	16	28
Commuter - de banlieue	10	-	-	10	-	10
Other - Autres	-	-	-	-	-	-
Total	10	-	344	354	112	466

The mix of freight car inventory reflects the railways' role in the transportation of bulk commodities. A major proportion consists of hopper cars at 37.4% followed by box cars at 30.0% and flat cars at 21.6%.

CN's inventory of 57,430 freight cars consisted of 37.1% hopper cars, 26.4% of box cars, 19.6% of flat cars and the remaining 16.9% were other types. CP had 39,655 freight cars, 47.3% of which were hopper cars, 23.3% box cars and 18.4% flat cars and 11.0% all other types.

La composition de l'inventaire des wagons reflète le rôle que jouent les sociétés ferroviaires dans le transport des marchandises en vrac. Une forte proportion des wagons est constituée de wagons-trémies (37,4 %), de wagons couverts (30,0 %) et de wagons plats (21,6 %).

Au CN, on a dénombré 57 430 wagons, dont 37,1 % de wagons-trémies, 26,4 % de wagons couverts, 19,6 % de wagons plats et 16,9 % d'autres types de wagons. Le CP a exploité 39 655 wagons dont 47,3 % de wagons-trémies, 23,3 % de wagons couverts, 18,4 % de wagons plats et 11,0 % de tous les autres types de wagons.

The number of passenger cars in 1996 was 466, of which VIA operated 73.8%. CN operated 2.2%, all were commuter cars. Class II and III carriers operated the remaining 24.0%.

En 1996, on a dénombré 466 voitures dont 73,8 % étaient exploitées par VIA. Le CN a exploité 2,2 % des voitures, toutes étant des voitures de banlieue. Les transporteurs des catégories II et III ont exploité les 24,0 % restants.

Figure 3.6

**Inventory of Freight and Passenger Cars, by Type, 1996**

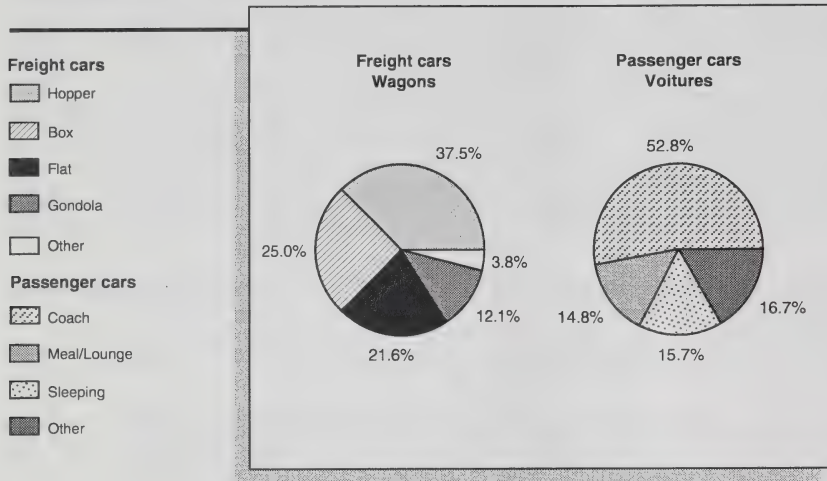


Figure 3.6

**Inventaire des wagons et voitures, selon le genre, 1996**

- Wagons**
- Trémie
  - Couvert
  - Plat
  - Tombereau
  - Autres
- Voitures**
- Ordinaires
  - Restaurant/Bar
  - Lits
  - Autres



## Chapter 4

### Employment Statistics

In an effort to cut costs and improve productivity, Canadian railways have made notable reduction in the number of employees for more than a decade. This trend continued into 1996 when the average number of employees decreased 6.8% after a reduction of 7.4% in 1995. The total compensation also declined by 6.5%.

The average annual compensation per employee at \$51,900 and hourly compensation at \$22.10 in 1996 was a slight improvement over the average compensation of \$51,700 and hourly compensation of \$21.90 in 1995.

Labour costs as a proportion of operating expenses have been inching down. In 1996, this proportion was 39.4% compared to 40.1% in 1995 and 40.5% in 1994. These proportions have been calculated using operating expenses excluding special charges in 1995 and 1996.

### Summary Statistics by Class of Carrier

#### Class I Carriers

Class I carriers accounted for 88.7% of total employment and 90.2% of total compensation. The average annual compensation per employee of Class I carriers was \$52,700 compared to \$45,300 per employee of Class II and III carriers. Average compensation per hour for employees of Class I carriers remained unchanged at \$21.80.

CN reduced its workforce by 5.4%, total compensation by 6.3% and average yearly compensation by 0.9%.

CP reduced its number of employees by 9.0% and total compensation by 8.1%. Its average yearly compensation however, increased by 1.0%.

VIA rail, having reduced its employment by 13.2% and total compensation by 12.4% in 1995 reduced employment further, by 14.7% and total compensation by 6.1% in 1996. Since the decrease in total compensation was less than the decrease in employment, average compensation went up by 10.1%.

## Chapitre 4

### Statistiques sur l'emploi

Dans leur effort de compression des dépenses et d'amélioration de la productivité, les sociétés ferroviaires canadiennes ont considérablement réduit leurs effectifs depuis plus d'une décennie. Cette tendance s'est poursuivie en 1996, année au cours de laquelle le nombre d'employés a diminué de 6,8 %, après avoir enregistré une baisse de 7,4 % en 1995. Les charges salariales totales ont conséquemment baissé de 6,5 %.

En 1996, la rémunération annuelle moyenne par employé, de 51 900 \$, et la rémunération horaire, de 22,10 \$, ont légèrement progressé par rapport aux valeurs de 1995 qui étaient respectivement de 51 700 \$ et de 21,90 \$.

Les charges salariales ont représenté une proportion moindre des dépenses d'exploitation. En 1996, cette proportion a atteint 39,4 %, comparativement à 40,1 % en 1995 et 40,5 % en 1994. Pour 1995 et 1996, ces proportions ont été calculées en fonction des dépenses d'exploitation, sans tenir compte des charges spéciales.

### Statistiques sommaires selon la catégorie de transporteurs

#### Transporteurs de la catégorie I

Les transporteurs de la catégorie I représentent 88,7 % des effectifs totaux et 90,2 % de la rémunération totale du secteur. La rémunération annuelle moyenne par employé dans cette catégorie s'est élevée à 52 700 \$, par comparaison à 45 300 \$ pour les employés des transporteurs des catégories II et III. La rémunération horaire moyenne est demeurée inchangée à 21,80 \$.

Le CN a réduit ses effectifs de 5,4 %, ses charges salariales totales de 6,3 % et la rémunération moyenne de 0,9 %.

Le CP a réduit ses effectifs de 9,0 %, ses charges salariales totales de 8,1 % et la rémunération moyenne de 1,0 %.

VIA Rail, qui avait réduit ses effectifs de 13,2 % et ses charges salariales totales de 12,4 % en 1995, a continué sur sa lancée en 1996, en réduisant ses effectifs de 14,7 % et ses charges salariales totales de 6,1 %. Comme la diminution des charges salariales totales a été inférieure à la baisse des effectifs, les charges salariales moyennes ont augmenté de 10,1 %.

Table 4.1

Tableau 4.1

**Summary Statistics on Employment by Major Occupational Group, 1996**
**Statistiques sommaires sur l'emploi, selon les principales catégories professionnelles, 1996**

Activity – Activité	Class I – Catégorie I			Grand total – Total général		Total
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class I	Class II – III	
	Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie I	Catégories II – III	
<b>Average number of employees - Nombre moyen d'employés</b>						
General - Services généraux	3,543	2,733	983	7,259	795	8,054
Road maintenance - Entretien des voies	5,630	3,744	18	9,392	1,500	10,892
Equipment maintenance - Entretien du matériel	4,733	4,160	864	9,757	1,129	10,886
Transportation - Transport	8,458	6,428	1,339	16,225	1,981	18,206
<b>Total</b>	<b>22,364</b>	<b>17,065</b>	<b>3,204</b>	<b>42,633</b>	<b>5,405</b>	<b>48,038</b>
<b>Total compensation - Rémunération totale</b>						
	\$'000 000					
General - Services généraux	203.5	155.0	47.0	405.6	34.2	439.7
Road maintenance - Entretien des voies	270.3	173.5	0.7	444.4	57.1	501.5
Equipment maintenance - Entretien du matériel	214.6	184.0	36.3	434.9	54.8	489.6
Transportation - Transport	535.2	357.7	69.5	962.3	98.6	1,060.9
<b>Total</b>	<b>1,223.5</b>	<b>870.2</b>	<b>153.5</b>	<b>2,247.1</b>	<b>244.6</b>	<b>2,491.7</b>
<b>Average compensation per year - Rémunération moyenne annuelle</b>						
	\$					
General - Services généraux	57,451	56,705	47,858	55,871	42,969	54,597
Road maintenance - Entretien des voies	48,003	46,332	36,288	47,314	38,062	46,040
Equipment maintenance - Entretien du matériel	45,332	44,235	41,994	44,569	48,500	44,976
Transportation - Transport	63,272	55,646	51,896	59,312	49,767	58,273
<b>Total</b>	<b>54,709</b>	<b>50,991</b>	<b>47,899</b>	<b>52,709</b>	<b>45,254</b>	<b>51,870</b>
<b>Average compensation per hour - Rémunération moyenne par heure</b>						
General - Services généraux	26.8	25.6	22.2	25.7	24.4	25.6
Road maintenance - Entretien des voies	20.2	19.4	17.3	19.9	21.8	20.1
Equipment maintenance - Entretien du matériel	20.0	20.7	19.2	20.2	24.7	20.6
Transportation - Transport	21.7	22.8	23.8	22.2	26.6	22.6
<b>Total</b>	<b>21.7</b>	<b>22.0</b>	<b>22.0</b>	<b>21.8</b>	<b>24.6</b>	<b>22.1</b>

**Note:** Components may not add up to totals due to rounding.

**Nota:** Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

## Class II and III Carriers

The number of people employed by Class II and III carriers in 1996 were 5,400 accounting for 11.3% of the railway workforce. Total compensation paid out decreased 1.3% to \$244.6 million. Average compensation fell 1.3%, to \$45,300 while hourly compensation went up from \$23.40 in 1995 to \$24.60 in 1996.

Class II and III carriers spent 40.2% of their operating expenses on labour compared to 39.3% spent by Class I carriers (excluding restructuring costs).

## Transporteurs des catégories II et III

Les effectifs totaux des transporteurs des catégories II et III ont été de 5 400 employés en 1996, ce qui représente 11,3 % des effectifs de ce secteur. Les charges salariales totales ont baissé de 1,3 % pour atteindre 244,6 millions de dollars. La rémunération moyenne a diminué de 1,3 % pour passer à 45 300 \$, tandis que la rémunération horaire a augmenté pour passer de 23,40 \$ qu'elle était en 1995 à 24,60 \$ en 1996.

Les charges salariales assumées par les transporteurs des catégories II et III ont représenté 40,2 % de leurs dépenses d'exploitation, par comparaison à 39,3 % dans le cas des transporteurs de catégorie I (excluant les frais de restructuration).

Figure 4.1

### Average Annual Compensation, by Carrier, 1995 and 1996

Figure 4.1

### Rémunération moyenne annuelle, selon le transporteur, 1995 et 1996

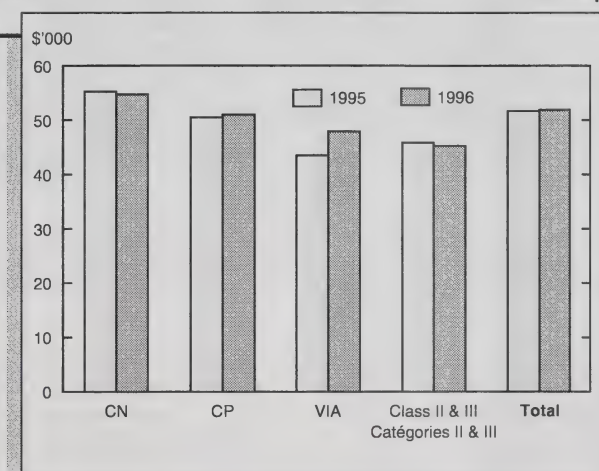
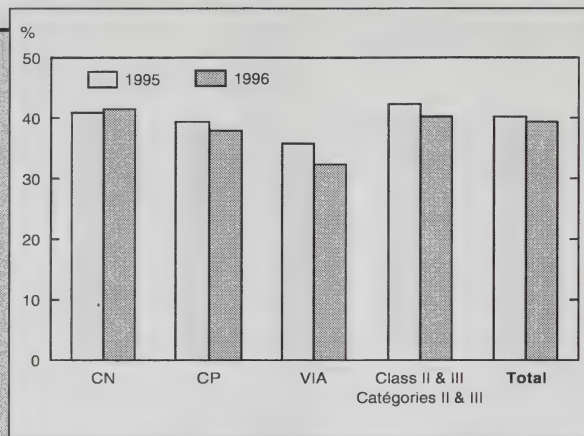




Figure 4.2

**Total Compensation as a Percentage of Total Expenses<sup>1</sup>, 1995 and 1996**



<sup>1</sup> Excluding restructuring costs.

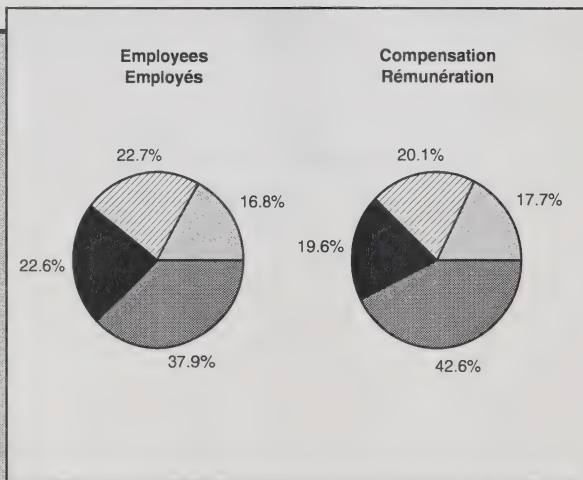
Figure 4.2

**Rémunération totale en pourcentage des dépenses totales<sup>1</sup>, 1995 et 1996**

<sup>1</sup> Excluant les frais de restructuration.

Figure 4.3

**Percentage of Total Compensation and Average Number of Employees, by Major Occupational Group, 1996**



General  
Road maintenance  
Equipment maintenance  
Transportation

Services généraux  
Entretien des voies  
Entretien du matériel  
Transport

## Summary Statistics by Function

Numbers employed in all occupational groups were reduced in 1996. The largest reduction was in the general category, particularly by CP and VIA. This group is the second highest paid, at \$54,600 per year but the smallest in terms of average number of employees.

The largest group consisted of transportation employees, who also received the highest average compensation of \$58,300. This group accounted for 37.9% of employment and 42.6% of total compensation.

## Summary Statistics by Occupational Classification of Class I Railways

The number of employees on the payroll of Class I carriers decreased by 7.6%. Most occupational groups maintained their respective shares in the total except for clerical staff whose share declined from 12.0% in 1995 to 10.9% in 1996 while that of more specialized group (craftsmen, tradesmen, lead hands group) increased from 32.3% in 1995 to 33.5% in 1996.

Managers and supervisors were still paid the highest average yearly compensation but it went down from \$72,400 in 1995 to \$70,000 in 1996.

The largest group consisting of craftsmen, tradesmen, lead hands, service workers and helpers accounted for one third of the work force earning \$44,300 in average compensation per year.

The highest hourly remuneration of \$33.00 was earned by managers and supervisors and the lowest (\$16.10) was paid to labourers.

Similar detail is not available for Class II and III railways.

## Statistiques sommaires selon la fonction

L'année 1996 a marqué une diminution des effectifs dans toutes les catégories professionnelles. La plus forte réduction s'est manifestée dans la catégorie des employés dits "des services généraux", en particulier chez les compagnies CP et VIA. Cette catégorie occupe le deuxième rang sur le plan de la rémunération, avec une moyenne de 54 600 \$ par année, mais elle se situe en dernier pour le nombre moyen d'employés.

La catégorie classée au premier rang consiste dans les employés préposés aux transports et elle arrive aussi en premier sur le plan de la rémunération, avec une moyenne de 58 300 \$. Elle représente 37,9 % des effectifs et compte pour 42,6 % des charges salariales totales.

## Statistiques sommaires selon les catégories professionnelles des transporteurs de la catégorie I

Les effectifs des transporteurs de catégorie I ont diminué de 7,6 %. La proportion de la plupart des groupes professionnels est demeurée inchangée par rapport aux effectifs totaux, à l'exception du personnel de bureau qui a régressé, passant de 12,0 % en 1995 à 10,9 % en 1996, et du groupe d'effectifs plus spécialisés (ouvriers spécialisés, hommes de métiers et chefs d'équipe), qui est passée de 32,3 % à 33,5 % entre 1995 et 1996.

Le personnel de direction et de supervision a continué de recevoir la rémunération moyenne la plus élevée, mais celle-ci a baissé pour passer de 72 400 \$ qu'elle était en 1995 à 70 000 \$ en 1996.

Le groupe le plus important, soit celui des ouvriers spécialisés, des hommes de métiers, des chefs d'équipe, des employés de service et des aides, comptant pour un tiers de la main-d'oeuvre a touché une rémunération moyenne de 44 300 \$.

C'est le personnel de direction et de supervision qui a obtenu la rémunération horaire moyenne la plus élevée, soit 33,00 \$, et ce sont les manoeuvres qui ont obtenu la rémunération horaire moyenne la plus basse, 16,10 \$.

Ces statistiques ne sont pas disponibles pour les sociétés ferroviaires des catégories II et III.

Table 4.2

Tableau 4.2

**Summary Statistics on Employment by Occupational Classification, Class I Carriers, 1996**
**Statistiques sommaires sur l'emploi selon les catégories professionnelles, transporteurs de catégorie I, 1996**

Occupational classification Catégorie professionnelle	Average number of employees		Service hours paid for		Total Compensation		Average hours paid for		Average compensation	
	Effectifs (moyenne)		Heures de service rémunérées		Rémunération total		Nombre moyen d'heures rémunérées		Rémunération moyenne	
	No. – Nbre	%	'000	\$'000	%	hrs	\$		Per hour Horaire	Per year Annuelle
Managerial and supervisory - Direction et surveillance	4,084	9.6	8,664	285,816	12.7	2,122	33.0			69,984
Professional, scientific, technical and staff assistants - Professionnel, scientifique, technique, et adjoints	5,598	13.1	12,163	309,178	13.8	2,173	25.4			55,230
Clerical - Personnel de bureau	4,627	10.9	10,476	185,788	8.3	2,264	17.7			40,153
Running trades - Personnel itinérant	10,611	24.9	30,695	695,217	30.9	2,893	22.6			65,519
Working Foremen - Contremaîtres exécutants	1,546	3.6	3,719	75,445	3.4	2,406	20.3			48,800
Craftsmen, tradesmen, lead hands, service workers and helpers - Ouvriers spécialisés, hommes de métiers, chefs d'équipe, employés de service et aides	14,294	33.5	33,383	633,193	28.2	2,335	19.0			44,298
Labourers, including building attendants and coach cleaners - Manoeuvres, y compris les préposés aux bâtiments et les nettoyeurs (voitures)	1,873	4.4	3,878	62,494	2.8	2,070	16.1			33,366
Floating equipment employees (railway) and others - Personnel de matériel flottant et autres	-	--	--	4	--	-	-			-
<b>Total</b>	<b>42,633</b>	<b>100.0</b>	<b>102,979</b>	<b>2,247,136</b>	<b>100.0</b>	<b>2,415</b>	<b>21.8</b>			<b>52,709</b>

**Note:** Components may not add up to totals due to rounding.

**Nota:** Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.



## Chapter 5 Commodity Statistics

This chapter presents summary statistics on the commodities transported by Class I and II common carrier railways operating in Canada during 1996. Information on initial or final haul by region are derived from two sources:

- The Monthly Survey, Railway Transport - Revenue Freight Traffic
- The Railway Annual Report - Revenue Freight Carried (Schedule 11)

A summary by commodity section of revenue freight transported is provided in table 5.1. Tonnage loaded onto the initiating carrier's railway cars plus that received from U.S. rail reflects the total initial haul, freight traffic. In order to avoid duplication it does not include interlined freight received from other Canadian railways. Unloadings and the total delivered to U.S. rail are also recorded. Similar information by region is presented in tables 5.2 to 5.6 while table 5.7 shows the top 50 commodities ranked by tonnage.

Table 5.8 is derived from Schedule 11, of the Annual Report - Revenue Freight Carried. In addition to the summary information presented in table 5.1, this table includes commodity detail and tonnage received from and delivered to other Canadian railways. Total freight carried, therefore reflects double counting of tonnage interlined with other Canadian railways. Data for Class I railways are shown individually, while Class II railways are grouped together.

### Data Quality and Limitations

Users should note the following points concerning railway freight commodity statistics:

- Effective with the 1994 edition, the publication of the number of cars for commodity codes 628, Container-on-flat-car (C.O.F.C) and 630, Trailer-on-flat-car (T.O.F.C.) was discontinued as the method of recording the number of railway cars for these commodities was not consistent throughout the industry. Number of railway cars, henceforth reflect carload freight only.

## Chapitre 5 Statistiques sur les marchandises

Le présent chapitre fait état de statistiques sommaires sur les marchandises transportées par les sociétés ferroviaires des catégories I et II qui ont exercé leur activité au Canada en 1996. Les données sur les marchandises en transport initial ou final, selon la région, proviennent des deux sources suivantes :

- Transport ferroviaire - trafic des marchandises payantes (enquête mensuelle)
- Rapport annuel des sociétés ferroviaires - marchandises payantes transportées (section 11).

Le tableau 5.1 présente un sommaire des marchandises payantes transportées selon la catégorie. Ensemble, les marchandises chargées sur les véhicules ferroviaires en transport initial et les marchandises provenant des sociétés ferroviaires américaines représentent le transport initial total (trafic marchandises). Pour éviter les doubles comptes, ce total ne comprend pas les marchandises interréseaux provenant d'autres sociétés ferroviaires canadiennes. Les données sur les déchargements et le tonnage total acheminé aux réseaux américains sont également présentées. Des données similaires, selon la région, apparaissent aux tableaux 5.2 à 5.6, et les données sur les 50 principales marchandises transportées, selon le tonnage, figurent au tableau 5.7.

Les statistiques du tableau 5.8 sont tirées de la section sur les marchandises payantes transportées du Rapport annuel (section 11). Ce tableau ajoute aux données du tableau 5.1 des renseignements plus détaillés sur les marchandises et sur le tonnage en provenance et à destination d'autres réseaux canadiens. Le total des marchandises transportées fait donc l'objet d'un double compte en raison des chargements qui empruntent d'autres lignes ferroviaires canadiennes. Les données sur les transporteurs de la catégorie I sont présentées séparément, alors que celles qui visent les transporteurs de la catégorie II sont regroupées.

### Qualité et limites des données

Les utilisateurs doivent tenir compte des points suivants concernant les statistiques sur les marchandises transportées par voie ferroviaire :

- La méthode de comptabilisation des wagons dans le cas des codes de marchandises 628 «conteneur sur wagon plat» (C.S.W.P) et 630 «remorque sur wagon plat» (R.S.W.P.) ne s'est pas révélée uniforme dans l'ensemble du secteur ferroviaire. C'est pourquoi l'on a cessé de publier le nombre de wagons affectés au transport de ces marchandises depuis le numéro de 1994. Par conséquent, le nombre de wagons couvre uniquement le transport de charges complètes.

- The total volume of freight carried does not take into account traffic handled in switching services which represents less than 1% of all tonnage.
- The figures reported include that portion of traffic where a shipper submitted a trailer or container for shipment by rail for piggyback freight. Goods submitted by the shipper as "loose merchandise" which the railways chose to move in a railway-owned trailer (or container) on a flat car as opposed to, for example, a box car, are not included. Loose merchandise freight is included with various other commodity groups according to the nature of merchandise involved.
- Loadings of bituminous coal, as published, were overstated for the years 1983-1988. Revisions apply to the number of railway cars loaded, tonnes loaded into railway cars, receipts from Canadian connections and total freight traffic of bituminous coal in Canada and British Columbia.

Please refer to notes on other data limitations pertaining to "Commodity Statistics", in Chapter 8, Survey Concepts and Data Limitations.

### Revenue Freight Traffic (excluding interline traffic)

Revenue freight carried by Canadian railways in 1996 is presented by commodity section in table 5.1. Total freight traffic decreased only slightly (0.3%) in 1996 to attain a volume of 272.6 million tonnes. Of this tonnage 252.1 million tonnes were initially loaded in Canada, while 20.5 million tonnes were received from U.S. rail connections. Initial loadings inched down slightly while tonnage received from United States rail destined to Canadian points and points in the U.S. increased by 3.8%.

Tonnage unloaded of 210.9 million tonnes in 1996 was a decrease of 2.4% compared to 1995, while deliveries to U.S. railways (including U.S. to U.S. traffic of 4.0 million tonnes) increased, 2.8% to 58.4 million tonnes from 56.8 million tonnes in 1995. The increase in both receipts from and deliveries to the U.S. indicates growth in trade as well as increased overland traffic brought about by the North American Free Trade Agreement, Free Trade Agreement between the two countries and increased co-operation between Canadian and U.S. railways.

The number of railway cars loaded (please see Data Quality and Limitations) decreased 3.3%, from 3.1 million in 1995 to 3.0 million in 1996.

### Revenue Freight Traffic, by Region (excluding interlining)

Revenue freight transported in Ontario, in the Prairies and in British Columbia decreased 1.4%, 1.3% and 2.1% respectively. These decreases outweighed increases in the Atlantic region (4.8%) and in Quebec (0.8%) resulting in a small overall, decrease in total tonnage transported in 1996.

- Le volume total des marchandises transportées ne tient pas compte du fret manutentionné par les services de manœuvre, qui représente moins de 1 % du tonnage total.
- En ce qui concerne le trafic rail-route, les données portent sur la portion du fret expédiée dans des remorques ou des conteneurs destinés à être transportés par voie ferroviaire. Les marchandises en vrac remises par les expéditeurs et que les sociétés ferroviaires ont décidé de transporter dans leurs propres remorques (ou conteneurs) sur des wagons plats plutôt que dans des wagons couverts, par exemple, ne sont pas incluses. Les marchandises en vrac sont comprises dans différents autres groupes de marchandises, selon leur nature.
- Les données publiées qui touchent les chargements de houille grasse ont été surévaluées pour les années 1983 à 1988. Les rectifications s'appliquent au nombre de wagons chargés, aux tonnes chargées dans les wagons, aux recettes au titre des raccordements ferroviaires canadiens et au tonnage total de la houille grasse au Canada et en Colombie-Britannique.

Veuillez consulter les notes explicatives sur les autres limites des données touchant les données sur les marchandises au chapitre 8, Concepts d'enquête et limites des données.

### Trafic de marchandises payantes (excluant le trafic interréseaux)

Le tableau 5.1 fait état des marchandises payantes transportées par des sociétés ferroviaires canadiennes en 1996, selon la catégorie de marchandises. Le trafic de marchandises total n'a diminué que légèrement (0,3 %) en 1996 pour atteindre 272,6 millions de tonnes. De ce total, 252,1 millions de tonnes en transport initial ont été chargées au Canada, tandis que 20,5 millions de tonnes provenaient des raccordements ferroviaires américains. Les chargements en transport initial ont connu une légère baisse alors que le tonnage provenant des réseaux américains et acheminé vers des destinations canadiennes et américaines s'est accru de 3,8 %.

Les déchargements de marchandises se sont chiffrés à 210,9 millions de tonnes en 1996, en baisse de 2,4 % par rapport au niveau observé en 1995. Quant aux chargements acheminés aux sociétés ferroviaires américaines (y compris les mouvements américains totalisant 4,0 millions de tonnes), ils ont augmenté de 2,8 %, passant de 56,8 millions de tonnes en 1995 à 58,4 millions de tonnes en 1996. Les hausses enregistrées au chapitre des marchandises en provenance et à destination des États-Unis traduisent une croissance commerciale de même qu'une augmentation du trafic de surface stimulées par l'Accord de libre-échange nord-américain, par l'Accord de libre échange entre les deux pays et par une collaboration accrue entre les sociétés ferroviaires canadiennes et américaines.

Le nombre de wagons transportant des charges complètes (voir Qualité et limites des données) a accusé une baisse de 3,3 %, passant de 3,1 millions en 1995 à 3,0 millions en 1996.

### Trafic de marchandises payantes selon la région (excluant le trafic interréseaux)

Le trafic de marchandises payantes a reculé en Ontario, dans les Prairies et en Colombie-Britannique, de 1,4 %, 1,3 % et 2,1 % respectivement. Ces baisses ont plus que contrebalancé les hausses enregistrées dans la région de l'Atlantique (4,8 %) et au Québec (0,8 %), ce qui a donné lieu à une légère diminution globale au chapitre du tonnage total transporté en 1996.



The decrease in traffic in Ontario was the result of a decline in initial loadings of all commodity groupings, except for crude materials. Tonnage received from the United States more or less maintained itself. Initial loadings in the Prairie region were down, there was also a decrease in tonnage received from the U.S. destined to points in the U.S. Declines in initial loadings of crude materials and special types of traffic in British Columbia far outweighed the one-third increase in tonnage received from the U.S.

The increase in traffic in the Atlantic region was driven by an increase in loadings of crude materials. An increase in tonnage received from the U.S. more than balanced the decline in initial loadings in Quebec.

### **Leading Commodities Handled (excluding interlining)**

The top ranking commodities, coal, iron ore, wheat, containers on flat cars and potash are mostly transported domestically to ports for marine export. Of the total freight traffic of 272.6 million tonnes, these commodities accounted for 46.2% in 1996. Tonnage of coal and that handled by containers on flat cars, was up 3.1% and 7.5% respectively from 1995 while volumes of iron ore, wheat and potash went down 3.4%, 5.9% and 5.9%, respectively. In fact there were disruptions in grain handling in 1996 due to adverse weather conditions and shortage of equipment.

The leading commodities delivered to the U.S. were lumber, potash, wood-pulp, newsprint paper and C.O.F.C., accounting for 41.6% of the total tonnage delivered to the U.S.

### **Revenue Freight Carried by Carrier, by Commodity Section and by Major Commodities (including interline traffic)**

Tonnage originating on the carriers' lines was down to 252.2 million tonnes in 1996 from 253.3 million tonnes in 1995. However, an increase of 2.7 million tonnes in receipts from other Canadian railways and additional receipts of 1.1 million tonnes from U.S. railways led to the handling of 301.8 million tonnes in 1996 compared to 299.4 million tonnes of freight in 1995.

Unloadings in Canada and tonnage delivered to other railways in 1996 were about the same as in 1995 while tonnage delivered to U.S. rail was up 2.8%.

Crude materials represented 49.5% of the total tonnage handled, Fabricated materials 30.5%, Food, feed etc. 11.4%, Special types of traffic another 6.7% and End products the remaining 1.9%. CN accounted for 37.9%, CP 31.0% and the Class II carriers 31.1% of total tonnage.

La réduction du trafic observée en Ontario est attribuable à la diminution des chargements initiaux de toutes les catégories de marchandises, exception faite des matières brutes. Les chargements en provenance des États-Unis sont restés à peu près stables. Les chargements initiaux ont reculé dans les Prairies et il y a eu une réduction du tonnage en provenance des États-Unis et acheminé vers une destination américaine. La baisse des chargements de matières brutes en transport initial et les transports spéciaux en Colombie-Britannique ont largement surpassé la progression d'environ 33 % du tonnage en provenance des États-Unis.

L'augmentation du trafic dans la région de l'Atlantique a été stimulée par une hausse des chargements de matières brutes. La hausse du tonnage en provenance des États-Unis a plus que compensé la réduction des chargements en transport initial au Québec.

### **Principales marchandises manutentionnées (excluant le trafic interréseaux)**

Les principales marchandises (houille, minerai de fer, blé, conteneurs sur wagons plats et potasse) sont le plus souvent transportées au Canada en vue d'être exportées par voie maritime. Ensemble, ces marchandises ont compté pour 46,2 % du trafic de marchandises total qui s'est chiffré à 272,6 millions de tonnes en 1996. Le transport de houille et de marchandises en C.S.W.P. a augmenté de 3,1 % et 7,5 % respectivement par rapport à 1995, tandis que le transport de minerai de fer, de blé et de potasse a reculé de 3,4 %, 5,9 % et 5,9 % respectivement. En fait, la manutention des grains a été perturbée en 1996 en raison de conditions météorologiques défavorables et d'une pénurie d'équipement.

Les principales marchandises acheminées aux États-Unis étaient le bois d'œuvre, la potasse, la pâte de bois, le papier journal et les marchandises en C.S.W.P. qui, ensemble, ont représenté 41,6 % du tonnage total expédié aux États-Unis.

### **Marchandises payantes transportées, selon le transporteur, la catégorie de marchandises et les principales marchandises (incluant le trafic interréseaux)**

Le tonnage en transport initial sur les voies des sociétés ferroviaires a reculé, passant de 253,3 millions de tonnes en 1995 à 252,2 millions de tonnes en 1996. Cependant, une augmentation de 2,7 millions de tonnes en provenance d'autres sociétés ferroviaires canadiennes et une hausse de 1,1 million de tonnes en provenance des réseaux américains ont permis d'atteindre un total de 301,8 millions de tonnes manutentionnées en 1996 comparativement aux 299,4 millions de tonnes enregistrées en 1995 à ce chapitre.

Les déchargements effectués au Canada et le tonnage acheminé à d'autres sociétés ferroviaires en 1996 sont restés à peu près stables par rapport à 1995, tandis que le tonnage expédié aux réseaux américains s'est accru de 2,8 %.

Les matières brutes ont représenté 49,5 % du tonnage total manutentionné. Viennent ensuite les demi-produits avec 30,5 %, les denrées alimentaires, les aliments pour animaux, etc. avec 11,4 %, les transports spéciaux avec 6,7 %, puis les produits finis avec 1,9 %. Le CN, le CP et les transporteurs de la catégorie II ont manutentionné respectivement 37,9 %, 31,0 % et 31,1 % du tonnage total.



The transportation of Crude materials was up 1.6%, to 149.0 million tonnes in 1996. Of this total, two commodities, Iron ore and Bituminous coal accounted for 63.1% of the commodity section total. Class II carriers transported about half the volume of Crude materials.

The tonnage of Fabricated materials, 92.0 million tonnes was unchanged from 1995. Potash, Lumber and wood-pulp contributed 37.5% to this section's total. CN transported 48.0%, CP another 31.9% and the Class II carriers the remaining 20.1% of fabricated materials.

Total traffic of the group, Food, feed, beverage and tobacco decreased by 3.9% in 1996. Wheat alone accounted for about 60% of this section's total tonnage of 34.5 million tonnes. CP handled 50.8% of this total; CN, 44.3%; and Class II carriers, the remaining 4.9%.

Le transport de matières brutes a progressé de 1,6 % pour se chiffrer à 149,0 millions de tonnes en 1996. Ensemble, le minerai de fer et la houille grasse ont compté pour 63,1 % du tonnage total des marchandises de cette catégorie. Les transporteurs de la catégorie II ont manutentionné environ la moitié du tonnage de matières brutes.

Le transport de demi-produits manutentionnés s'est chiffré à 92,0 millions de tonnes, soit le volume enregistré en 1995. Ensemble, la potasse, le bois d'œuvre et la pâte de bois ont représenté 37,5 % du tonnage total des marchandises de cette catégorie. Le CN a transporté 48,0 % des demi-produits, contre 31,9 % pour le CP et 20,1 % pour les transporteurs de la catégorie II.

Le tonnage total des denrées alimentaires, des aliments pour animaux, des boissons et du tabac a diminué de 3,9 % en 1996. À lui seul, le blé a compté pour environ 60 % du tonnage total de cette catégorie de marchandises qui s'est chiffré à 34,5 millions de tonnes. Le CP, le CN et les transporteurs de la catégorie II ont manutentionné 50,8 %, 44,3 % et 4,9 % respectivement du tonnage total des marchandises de cette catégorie.

## FOR FURTHER READING

## LECTURES SUGGÉRÉES

Selected Publications  
from Statistics Canada

Choisies parmi les publications  
de Statistique Canada

Title	Titre	Catalogue
<b>Surface and Marine Transport – Service Bulletin</b> , Bilingual Ten issues/year.	<b>Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service</b> , Bilingue Dix numéros/année.	50-002
<b>Air Carrier Operations in Canada</b> , <i>Quarterly</i> , Bilingual	<b>Opérations des transporteurs aériens au Canada</b> , <i>Trimestriel</i> , Bilingue	51-002
<b>Aviation Statistics Centre – Service Bulletin</b> , <i>Monthly</i> , Bilingual	<b>Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service</b> , <i>Mensuel</i> , Bilingue	51-004
<b>Air Carrier Traffic at Canadian Airports</b> , <i>Quarterly</i> , Bilingual	<b>Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens</b> , <i>Trimestriel</i> , Bilingue	51-005
<b>Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report</b> , <i>Annual</i> , Bilingual	<b>Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur</b> , <i>Annuel</i> , Bilingue	51-204
<b>Air Passenger Origin and Destination: Canada/United</b> <i>Annual</i> , Bilingual	<b>Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic States Report, Canada/États-Unis</b> , <i>Annuel</i> , Bilingue	51-205
<b>Canadian Civil Aviation</b> , <i>Annual</i> , Bilingual	<b>Aviation civile canadienne</b> , <i>Annuel</i> , Bilingue	51-206
<b>Air Charter Statistics</b> . <i>Annual</i> , Bilingual	<b>Statistique des affrètements aériens</b> , <i>Annuel</i> , Bilingue	51-207
<b>Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on</b> <i>Occasional</i> , issued in 1993.	<b>L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation Civil Aviation, civile</b> , <i>Hors Série</i> , publiée en 1993.	51-501 E/F
<b>Railway Carloadings</b> , <i>Monthly</i> , Bilingual	<b>Chargements ferroviaires</b> , <i>Mensuel</i> , Bilingue	52-001
<b>Railway Operating Statistics</b> , <i>Monthly</i> , Bilingual	<b>Statistique de l'exploitation ferroviaire</b> , <i>Mensuel</i> , Bilingue	52-003
<b>Rail In Canada</b> , <i>Annual</i> , Bilingual	<b>Le transport ferroviaire au Canada</b> , <i>Annuel</i> , Bilingue	52-216
<b>Passenger Bus and Urban Transit Statistics</b> , <i>Monthly</i> , Bilingual	<b>Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain</b> , <i>Mensuel</i> , Bilingue	53-003
<b>Passenger Bus and Urban Transit Statistics</b> , <i>Annual</i> , Bilingual	<b>Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain</b> , <i>Annuel</i> , Bilingue	53-215
<b>Road Motor Vehicles: Fuel Sales</b> , <i>Annual</i> , Bilingual	<b>Véhicules automobiles: Ventes de carburants</b> , <i>Annuel</i> , Bilingue	53-218
<b>Road Motor Vehicles: Registrations</b> , <i>Annual</i> , Bilingual	<b>Véhicules automobiles: Immatriculations</b> , <i>Annuel</i> , Bilingue	53-219
<b>Trucking in Canada</b> , <i>Annual</i> , Bilingual	<b>Le camionnage au Canada</b> , <i>Annuel</i> , Bilingue	53-222
<b>Shipping in Canada</b> , <i>Annual</i> , Bilingual	<b>Le transport maritime au Canada</b> , <i>Annuel</i> , Bilingue	54-205

To order a publication you may telephone 1 (613) 951-7277 or use facsimile number 1 (613) 951-1584. For toll free in Canada only telephone 1 800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner au 1 613 951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1 613 951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada seulement, composez le 1 800 267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande faite par téléphone ou télécopieur.

Table 5.1

**Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul within Canada, by Commodity Section, 1996**

Commodity Section	Number of railway cars	Loaded onto railway cars	Received from United States rail/ En provenance des États-Unis	
	Nombre de wagons	Chargées sur wagons	Destined to Canadian points	Destined to United States points
			À destination du Canada	À destination des États-Unis
	Cars – Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
I Live animals (C.L.)	-	-	64	-
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	368,107	30 774 872	1 784 882	1 045 011
III Crude materials, inedible (C.L.)	1,451,475	126 169 293	3 994 003	511 808
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	976,932	73 929 919	6 502 201	2 069 258
V End-products, inedible (C.L.)	196,205	3 901 522	1 607 688	108 231
VI Special types of traffic (C.L.) <sup>1</sup>	38,871	17 301 377	2 635 214	218 660
VII Non-carload freight	...	6 214	546	35
<b>Grand total, carload and non carload traffic</b>	<b>3,031,590</b>	<b>252 083 197</b>	<b>16 524 598</b>	<b>3 953 003</b>

Table 5.2

**Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Atlantic Provinces, by Commodity Section, 1996**

Commodity Section	Number of railway cars	Loaded onto railway cars	Received from United States rail/ En provenance des États-Unis	
	Nombre de wagons	Chargées sur wagons	Destined to Canadian points	Destined to United States points
			À destination du Canada	À destination des États-Unis
	Cars – Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
I Live animals (C.L.)	-	-	-	-
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	1,733	135 673	-	-
III Crude materials, inedible (C.L.)	339,071	31 102 634	-	-
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	47,014	3 960 666	-	-
V End-products, inedible (C.L.)	9,799	156 465	-	-
VI Special types of traffic (C.L.) <sup>1</sup>	703	1 568 077	-	-
VII Non-carload freight	...	10 949	-	-
<b>Grand total, carload and non carload traffic</b>	<b>456,065</b>	<b>36 912 965</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

<sup>1</sup> Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer or container contents. Due to the unreliability of the number of cars for intermodal (COFC, TOFC) traffic, the publication of this information has been discontinued.



Tableau 5.1

**Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer au Canada, selon la catégorie de marchandises, 1996**

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total	Unloaded from railway cars	Delivered to United States rail		
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général	Déchargées des wagons	Remises aux réseaux des États-Unis	Catégorie de marchandises	
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes		
64	0.00	64	-	Animaux vivants (charge complète)	I
33 604 765	12.32	28 990 351	4 272 429	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète)	II
130 675 104	47.92	120 724 145	7 312 879	Matières brutes, non comestibles (charge complète)	III
82 501 378	30.25	41 685 099	40 723 688	Demi-produits, non comestibles (charge complète)	IV
5 617 441	2.06	2 705 844	2 676 334	Produits finaux, non comestibles (charge complète)	V
20 155 251	7.39	16 802 476	3 384 667	Transports spéciaux (charge complète) <sup>1</sup>	VI
6 795	0.00	5 903	889	Trafic des chargements de détail	VII
<b>272 560 798</b>	<b>100.00</b>	<b>210 913 882</b>	<b>58 370 886</b>	<b>Total général, charge complète et chargements de détail</b>	

Tableau 5.2

**Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer dans les provinces de l'Atlantique, selon la catégorie de marchandises, 1996**

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total	Unloaded from railway cars	Delivered to United States rail		
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général	Déchargées des wagons	Remises aux réseaux des États-Unis	Catégorie de marchandises	
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes		
-	-	-	-	Animaux vivants (charge complète)	I
135 673	0.37	314 096	80	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète)	II
31 102 634	84.26	10 142 858	-	Matières brutes, non comestibles (charge complète)	III
3 960 805	10.73	4 006 538	-	Demi-produits, non comestibles (charge complète)	IV
156 465	0.42	169 887	-	Produits finaux, non comestibles (charge complète)	V
1 568 077	4.25	1 969 327	-	Transports spéciaux (charge complète) <sup>1</sup>	VI
10 949	0.03	3 134	-	Trafic des chargements de détail	VII
<b>36 912 704</b>	<b>100.00</b>	<b>16 609 843</b>	<b>80</b>	<b>Total général, charge complète et chargements de détail</b>	

<sup>1</sup> Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret été classé par type de marchandises selon le contenu de la remorque ou conteneur. Les données pour le trafic intermodal en termes de wagons ne sont pas fiables. Donc, la publication de ces informations a été discontinuée.

Table 5.3

## Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Province of Quebec, by Commodity Section, 1996

Commodity Section	Number of railway cars	Loaded onto railway cars	Received from United States rail/ En provenance des États-Unis	
	Nombre de wagons	Chargées sur wagons	Destined to Canadian points	Destined to United States points
			À destination du Canada	À destination des États-Unis
	Cars – Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
I Live animals (C.L.)	-	-	-	-
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	846	68 514	120 122	16 102
III Crude materials, inedible (C.L.)	268,072	23 190 777	375 859	210 845
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	208,265	14 437 047	844 235	1 078 809
V End-products, inedible (C.L.)	8,065	188 519	61 955	6 890
VI Special types of traffic (C.L.) <sup>1</sup>	9,548	5 590 388	745 575	75 058
VII Non-carload freight	...	15 286	-	-
<b>Grand total, carload and non carload traffic</b>	<b>629,004</b>	<b>43 490 527</b>	<b>2 147 743</b>	<b>1 387 702</b>

Table 5.4

## Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Province of Ontario, by Commodity Section, 1996

Commodity Section	Number of railway cars	Loaded onto railway cars	Received from United States rail En provenance des États-Unis	
	Nombre de wagons	Chargées sur wagons	Destined to Canadian points	Destined to United States points
			À destination du Canada	À destination des États-Unis
	Cars – Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
I Live animals (C.L.)	-	-	64	-
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	35,067	2 869 241	1 142 822	505 192
III Crude materials, inedible (C.L.)	163,591	11 794 737	2 219 520	236 721
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	176,047	12 552 540	3 867 294	561 394
V End-products, inedible (C.L.)	157,744	3 222 288	1 324 500	99 021
VI Special types of traffic (C.L.) <sup>1</sup>	27,051	5 242 219	1 734 898	143 459
VII Non-carload freight	...	1 469	546	35
<b>Grand total, carload and non carload traffic</b>	<b>559,500</b>	<b>35 682 494</b>	<b>10 289 644</b>	<b>1 545 822</b>

<sup>1</sup> Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer or container contents. Due to the unreliability of the number of cars for intermodal (COFC, TOFC) traffic, the publication of their information has been discontinued.

Tableau 5.3

**Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer dans la province de Québec, selon la catégorie de marchandises, 1995**

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total rail	Unloaded from railway cars	Delivered to United States		
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général	Déchargées des wagons	Remises aux réseaux des États-Unis	Catégorie de marchandises	
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes		
-	-	-	-	Animaux vivants (charge complète)	I
204 738	.44	2 765 530	546 630	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète)	II
23 777 481	50.56	44 466 759	677 861	Matières brutes, non comestibles (charge complète)	III
16 360 091	34.79	7 168 606	6 330 848	Demi-produits, non comestibles (charge complète)	IV
257 364	0.55	685 429	32 029	Produits finaux, non comestibles (charge complète)	V
6 411 021	13.63	4 465 503	1 040 718	Transports spéciaux (charge complète) <sup>1</sup>	VI
15 286	0.03	1 266	-	Trafic des chargements de détail	VII
<b>47 025 972</b>	<b>100.00</b>	<b>59 553 092</b>	<b>8 628 086</b>	<b>Total général, charge complète et chargements de détail</b>	

Tableau 5.4

**Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer dans la province de l'Ontario, selon la catégorie de marchandises, 1996**

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total rail	Unloaded from railway cars	Delivered to United States		
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général	Déchargées des wagons	Remises aux réseaux des États-Unis	Catégorie de marchandises	
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes		
64	-	64	-	Animaux vivants (charge complète)	I
4 517 255	9.51	9 085 318	1 412 053	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète)	II
14 250 978	29.99	11 912 616	4 009 394	Matières brutes, non comestibles (charge complète)	III
16 981 228	35.74	9 811 175	14 753 114	Demi-produits, non comestibles (charge complète)	IV
4 645 809	9.78	1 074 102	2 606 639	Produits finaux, non comestibles (charge complète)	V
7 120 576	14.98	3 740 694	2 226 044	Transports spéciaux (charge complète) <sup>1</sup>	VI
2 050	0.00	935	889	Trafic des chargements de détail	VII
<b>47 517 960</b>	<b>100.00</b>	<b>35 624 904</b>	<b>25 008 133</b>	<b>Total général, charge complète et chargements de détail</b>	

<sup>1</sup> Ne sont pas compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret été classé par type de marchandises selon le contenu de la remorque ou du conteneur. Les données pour le trafic intermodal en termes de wagons n'étant pas fiables, la publication de ces informations a été discontinuée.



Table 5.5

**Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Prairie Provinces, Yukon or Northwest Territories, by Commodity Section, 1996**

Commodity Section	Number of railway cars	Loaded onto railway cars	Received from United States rail/ En provenance des États-Unis	
	Nombre de wagons	Chargées sur wagons	Destined to Canadian points	Destined to United States points
			À destination du Canada	À destination des États-Unis
	Cars – Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
I Live animals (C.L.)	-	-	-	-
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	326,129	27 365 088	365 462	523 717
III Crude materials, inedible (C.L.)	295,606	26 332 163	940 006	59 164
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	380,595	31 295 705	1 012 361	330 769
V End-products, inedible (C.L.)	2,212	76 364	197 486	2 312
VI Special types of traffic (C.L.) <sup>1</sup>	359	2 708 174	148 797	143
VII Non-carload freight	...	103	-	-
<b>Grand total, carload and non carload traffic</b>	<b>1,004,901</b>	<b>87 777 584</b>	<b>2 664 112</b>	<b>916 103</b>

Table 5.6

**Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Province of British Columbia, by Commodity Section, 1996**

Commodity Section	Number of railway cars	Loaded onto railway cars	Received from United States rail/ En provenance des États-Unis	
	Nombre de wagons	Chargées sur wagons	Destined to Canadian points	Destined to United States points
			À destination du Canada	À destination des États-Unis
	Cars – Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
I Live animals (C.L.)	-	-	-	-
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	4,332	336 356	156 476	-
III Crude materials, inedible (C.L.)	385,135	33 748 982	458 618	5 078
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	165,011	11 683 961	778 311	98 147
V End-products, inedible (C.L.)	18,385	257 886	23 747	8
VI Special types of traffic (C.L.) <sup>1</sup>	1,210	2 192 519	5 944	-
VII Non-carload freight	...	305	-	-
<b>Grand total, carload and non carload traffic</b>	<b>574,073</b>	<b>48 220 009</b>	<b>1 423 096</b>	<b>103 233</b>

<sup>1</sup> Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer or container contents. Due to the unreliability of the number of cars for intermodal (COFC, TOFC) traffic, the publication of this information has been discontinued.

Tableau 5.5

**Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer dans les provinces des Prairies, dans le Yukon ou les Territoires du Nord-Ouest, selon la catégorie de marchandises, 1996**

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total rail	Unloaded from railway cars	Delivered to United States		
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général	Déchargées des wagons	Remises aux réseaux des États-Unis	Catégorie de marchandises	
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes		
-	-	-	-	Animaux vivants (charge complète)	I
28 254 267	30.93	889 888	1 643 844	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète)	II
27 331 333	29.92	4 606 922	2 284 113	Matières brutes, non comestibles (charge complète)	III
32 638 835	35.73	5 721 195	13 973 312	Demi-produits, non comestibles (charge complète)	IV
276 162	0.30	527 064	22 660	Produits finaux, non comestibles (charge complète)	V
2 857 114	3.13	3 145 910	107 744	Transports spéciaux (charge complète) <sup>1</sup>	VI
103	-	117	-	Trafic des chargements de détail	VII
<b>91 357 799</b>	<b>100.00</b>	<b>14 891 104</b>	<b>18 031 663</b>	<b>Total général, charge complète et chargements de détail</b>	

Tableau 5.6

**Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer dans la province de la Colombie-Britannique, selon la catégorie de marchandises, 1996**

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total rail	Unloaded from railway cars	Delivered to United States		
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général	Déchargées des wagons	Remises aux réseaux des États-Unis	Catégorie de marchandises	
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes		
-	-	-	-	Animaux vivants (charge complète)	I
492 382	0.99	15 935 519	669 822	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète)	II
34 212 678	68.58	49 594 990	341 511	Matières brutes, non comestibles (charge complète)	III
12 560 419	25.18	14 977 585	5 666 414	Demi-produits, non comestibles (charge complète)	IV
281 641	0.57	249 362	15 006	Produits finaux, non comestibles (charge complète)	V
2 198 463	4.41	3 481 042	10 161	Transports spéciaux (charge complète) <sup>1</sup>	VI
305	0.00	451	-	Trafic des chargements de détail	VII
<b>49 745 888</b>	<b>100.00</b>	<b>84 238 949</b>	<b>6 702 914</b>	<b>Total général, charge complète et chargements de détail</b>	

<sup>1</sup> Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret été classé par type de marchandises selon le contenu de la remorque ou conteneur. Les données pour le trafic intermodal en termes de wagons ne sont pas fiables. Donc, la publication de ces informations a été discontinuée.

Table 5.7

## Leading Commodities Transported by Railways within Canada, 1996

Commodity Section	Number of railway cars	Loaded onto railway cars	Received from United States rail En provenance des États-Unis	
			Destined to Canadian points	Destined to United States points
	Nombre de wagons	Chargées sur wagons	À destination du Canada	À destination des États-Unis
	Cars – Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
238 Bituminous coal	405,007	39 469 565	379 092	27 104
208 Iron ore and concentrates	399,304	37 380 509	20 422	-
034 Wheat	227,279	20 011 634	85 878	252 478
630 C.O.F.C. piggyback - motor common carrier containers (Plans I & V) <sup>1</sup>	...	13 935 723	2 250 663	11 933
416 Muriate of potassium (potash)	134,247	12 246 325	10 733	8 784
190 Pulpwood chips	182,050	11 294 347	381 975	12 757
308 Lumber	141,167	9 639 740	45 784	300 721
330 Woodpulp	114,928	8 731 446	250 417	250 243
276 Gypsum	59,934	5 297 278	3 470	-
290 Sulphur, n.e.s.	55,384	5 209 714	-	-
334 Newsprint paper	76,380	4 703 898	6 024	30 373
024 Barley	53,232	4 281 770	388	34 170
202 Bauxite ore and alumina	40,856	3 661 270	50 116	363
216 Nickel ore and concentrates	49,680	3 499 494	5 792	-
388 Inorganic bases and metallic oxides, hydroxides and peroxides, n.e.s.	42,394	3 238 166	175 094	55 192
418 Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s.	31,714	2 771 774	523 609	13 212
426 Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms	31,412	2 480 474	712 876	83 898
170 Rapeseed	39,431	3 144 342	470	-
182 Logs and bolts of wood	35,914	2 383 589	32 593	14 706
628 T.O.F.C. piggyback - motor common carrier trailers (Plans I & V) <sup>1</sup>	...	1 955 900	277 371	156 653
382 Sulphuric acid	26,327	2 338 795	30 784	174
516 Portland cement, standard	20,723	1 840 258	196 915	8 768
554 Passenger automobiles and chassis	80,499	1 494 122	517 480	22 447
228 Iron and steel scrap	23,061	1 554 199	441 005	34 665
558 Road motor vehicles, n.e.s.	88,243	1 693 290	215 749	2 492
284 Common salt, rock or bulk	18,927	1 847 266	29 122	25 127
336 Groundwood printing and specialty paper	14,778	966 165	44 792	717 009
400 Hydrocarbons and their derivatives	17,443	1 431 519	221 250	33 124
402 Alcohols and their derivatives	18,820	1 588 809	46 774	3 519
288 Liquid sulphur	18,147	1 623 306	343	177
204 Copper ores and concentrates	12,113	1 056 963	473 936	-
450 Refined and manufactured gases, fuel type (LPG)	21,846	1 381 133	127 468	940
394 Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s.	10,447	943 015	448 547	28 684
270 Limestone, crushed or broken, n.e.s.	16,982	1 302 435	443	28 988
028 Oats	17,904	1 273 384	3 037	10 995
222 Zinc ore and concentrates	14,873	1 265 359	15 006	-
468 Sheet and strip, steel	14,390	1 090 523	122 798	898
626 Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic)	31,812	1 195 050	1 081	111
344 Paperboard, n.e.s.	16,483	858 061	261 377	58 376
104 Vegetables, dried	12,353	986 038	112 283	8 558
136 Oil seed meals (incl.cake) n.e.s.	14,857	1 068 160	16 418	14 507
556 Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies	13,036	300 195	739 809	57 992
370 Vegetable oils and fats, n.e.s.	12,003	933 425	117 093	2 927
404 Phenols, ethers, aldehydes, ketones and their derivatives	9,479	812 958	225 855	11 160
282 Phosphate rock	11,055	1 022 507	-	-
240 Lignite coal	11,452	989 187	-	-
026 Corn	4,961	443 783	354 858	188 155
434 Gasoline	13,498	974 973	538	3 200
480 Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s.	10,902	880 861	69 607	9 091
432 Chemical specialties, industrial, n.e.s.	8,622	674 491	269 599	13 887

<sup>1</sup> Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer and container contents. Due to the unreliability of the number of cars for intermodal (COFC, TOFC) traffic, the publication of this information has been discontinued.



Tableau 5.7

**Principales marchandises transportées par chemin de fer au Canada, 1996**

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total	Unloaded from railway cars	Delivered to United States rail		
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général	Déchargées du wagon	Remises aux réseaux des États-Unis	Catégorie de marchandises	
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes		
39 875 761	14.62	38 634 067	683 200	Houille grasse	238
37 400 931	13.72	36 815 438	1 486	Minerais et concentrés de fer	208
20 349 990	7.46	18 824 329	1 250 545	Blé	034
16 198 319	5.94	13 391 369	2 782 521	Conteneurs rail-route des transporteurs routiers (régimes I et V)	630
12 265 842	4.50	6 582 673	5 685 277	Chlorure de potassium (potasse)	416
11 689 079	4.29	9 010 446	1 966 736	Copeaux de bois à pâte	190
9 986 245	3.66	1 719 207	8 474 880	Bois de construction	308
9 232 106	3.39	5 238 739	3 729 587	Pâte de bois	330
5 300 748	1.94	5 410 247	3 996	Gypse	276
5 209 714	1.91	5 189 679	623	Soufre n.d.a.	290
4 740 295	1.74	964 911	3 605 577	Papier journal	334
4 316 328	1.58	3 970 708	316 239	Orge	024
3 711 749	1.36	3 188 075	270 826	Minerais de bauxite et alumine	202
3 505 286	1.28	3 499 720	-	Minerais et concentrés de nickel	216
3 468 452	1.27	1 997 102	1 488 976	Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métal, n.d.a.	388
3 308 595	1.21	1 692 893	1 644 365	Engrais et matières fertilisantes, n.d.a.	418
3 277 248	1.20	1 843 267	1 410 219	Matières plastiques non façonnées, et profilés et formes de base	426
3 144 812	1.15	3 067 778	106 266	Colza	170
2 430 888	0.89	2 317 421	108 379	Billots et billots de bois	182
2 389 924	0.88	1 973 294	415 860	Remorques (rail-route) des transporteurs routiers (régimes I et V)	628
2 369 753	0.87	785 281	1 647 947	Acide sulfurique	382
2 045 941	0.75	751 786	1 325 396	Ciment portland ordinaire	516
2 034 049	0.75	899 953	992 767	Voitures particulières et châssis	554
2 029 869	0.74	1 390 930	692 813	Ferraille de fer et d'acier	228
1 911 531	0.70	697 591	1 174 950	Véhicules automobiles routiers n.d.a.	558
1 901 515	0.70	1 102 028	146 876	Sel gemme	284
1 727 966	0.63	345 788	1 523 904	Papier de pâte mécanique et papier spécial	336
1 685 893	0.62	1 153 564	523 904	Hydrocarbures et leurs dérivés	400
1 639 102	0.60	991 923	604 688	Alcools et leurs dérivés	402
1 623 826	0.59	81 496	1 572 274	Soufre liquide	288
1 530 899	0.56	1 508 500	864	Minerais et concentrés de cuivre	204
1 509 541	0.55	481 031	1 105 266	Gaz raffinés et traités, combustibles (G.P.L.)	450
1 420 246	0.52	847 253	498 309	Sels et persels métalliques d'acides inorganiques, n.d.a.	394
1 331 866	0.49	1 242 907	80 821	Pierre calcaire concassée n.d.a.	270
1 287 416	0.47	426 409	862 377	Avoine	028
1 280 365	0.47	1 228 598	50 156	Minerais et concentrés de zinc	222
1 214 219	0.45	1 034 623	148 133	Feuilles et feuillards d'acier	468
1 196 242	0.44	1 231 880	1 317	Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	626
1 177 814	0.43	807 160	367 255	Carton n.d.a.	344
1 107 084	0.41	1 044 587	64 214	Légumes séchés	104
1 099 085	0.40	641 556	439 538	Faines de graines oléagineuses (y compris le tourteaux) n.d.a.	136
1 097 996	0.40	802 921	299 504	Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules autom.	556
1 053 445	0.39	588 765	460 592	Huiles et corps gras d'origine végétale n.d.a.	370
1 049 973	0.39	901 092	153 700	Phénols, éthers, aldéhydes, cétones et leurs dérivés	404
1 022 507	0.38	1 021 975	532	Roche phosphatée	282
989 187	0.36	977 722	12 295	Lignite	240
986 796	0.36	526 925	394 955	Mais	026
978 711	0.36	963 586	13 758	Essence	434
959 559	0.35	177 629	846 051	Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium, n.d.a.	480
957 977	0.35	903 454	182 346	Produits chimiques industriels, n.d.a.	432

<sup>1</sup> Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret a été classé par type de marchandises selon le contenu de la remorque ou du conteneur. Les données pour le trafic intermodal en termes de wagons ne sont pas fiables. Donc, la publication de ces informations a été discontinuée.

Table 5.8

Tableau 5.8

**Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1996****Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1996**

		Class I – Classe I		Total	Grand	
Commodity – Produit		Canadian National	Canadian Pacific	class II railways	total all	
No.		Canadien National	Canadien Pacifique	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer	
<b>024 Barley - Orge</b>						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	33,510	19,058	664	53,232
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	2 669 863	1 558 567	53 340	4 281 770
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	44 559	9 718	55 562	109 839
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	324	64	-	388
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	945	33 225	-	34 170
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	2 715 691	1 601 574	108 902	4 426 167
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	2 465 519	1 448 950	56 239	3 970 708
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	99 899	8 979	30 340	139 218
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	150 272	143 644	22 323	316 239
<b>026 Corn - Maïs</b>						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	1,915	1,214	1,832	4,961
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	170 339	108 662	164 782	443 783
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	723	6 136	35 755	42 614
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	257 562	39 436	57 860	354 858
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	134 128	53 486	541	188 155
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	562 752	207 720	258 938	1 029 410
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	396 096	37 947	92 882	526 925
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	12 553	11 374	83 603	107 530
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	154 103	158 399	82 453	394 955
<b>028 Oats - Avoine</b>						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	9,431	7,563	910	17,904
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	671 621	535 850	65 913	1 273 384
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	2 018	22 692	46 134	70 844
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	181	2 634	222	3 037
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	230	10 765	-	10 995
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	674 050	571 941	112 269	1 358 260
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	205 716	194 134	26 559	426 409
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	37 028	988	31 460	69 476
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	431 306	376 820	54 251	862 377
<b>034 Wheat - Blé</b>						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	86,248	135,406	5,625	227,279
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	7 299 440	12 293 973	418 221	20 011 634
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	126 946	17 939	74 493	219 378
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	67 160	18 718	-	85 878
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	7 653	244 825	-	252 478
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	7 501 199	12 575 455	492 714	20 569 368
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	6 946 019	11 747 563	130 747	18 824 329
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	194 429	13 984	286 082	494 495
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	360 751	813 907	75 887	1 250 545

See footnotes at end of tables.  
Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Tableau 5.8

**Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1996 – Continued**
**Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1996 – suite**

		Class I – Classe I		Total class II railways	Grand total all	
Commodity – Produit		Canadian National	Canadian Pacific			
		Canadien National	Canadien Pacifique	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer	
No.						
104 Vegetables, dried - Légumes séchés						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	7,566	4,757	30	12,353
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	598 346	385 097	2 595	986 038
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	9 747	11	4 197	13 933
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	41 233	70 490	765	112 488
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	7 991	567	-	8 558
6	Total carried - Total transporté¹	"	657 317	456 143	7 557	1 121 017
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	616 366	424 276	3 945	1 044 587
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	5 008	6 967	241	12 216
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	35 944	24 899	3 371	64 214
136 Oil seed meals (incl.cake) n.e.s. - Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a.						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	7,404	6,205	1,248	14,857
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	521 324	459 741	87 095	1 068 160
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	38 523	1 771	105 113	145 407
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	5 193	11 157	68	16 418
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	2 815	7 029	4 663	14 507
6	Total carried - Total transporté¹	"	567 855	479 698	196 939	1 244 492
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	362 252	263 757	15 547	641 556
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	131 640	31 479	279	163 398
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	73 962	184 462	181 114	439 538
992 Total - Total						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	171,697	184,985	11,425	368,107
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	13 792 403	16 128 097	854 367	30 774 867
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	242 997	83 438	598 482	924 917
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	969 447	585 036	230 402	1 784 885
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	290 843	728 377	25 792	1 045 012
6	Total carried - Total transporté¹	"	15 295 690	17 524 948	1 709 043	34 529 681
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	13 177 264	15 174 306	638 781	28 990 351
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	569 492	132 698	564 346	1 266 536
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	1 548 934	2 217 945	505 552	4 272 431
170 Rapeseed - Colza						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	21,486	17,510	435	39,431
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	1 685 057	1 425 673	33 612	3 144 342
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	29 306	53	-	29 359
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	-	84	386	470
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	-	-	-	-
6	Total carried - Total transporté¹	"	1 714 363	1 425 810	33 998	3 174 171
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	1 713 989	1 319 791	33 998	3 067 778
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	86	40	-	126
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	288	105 978	-	106 266

See footnotes at end of tables.

Voir note(s) à la fin des tableaux.



Table 5.8

Tableau 5.8

**Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1996 – Continued****Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1996 – suite**

		Class I — Classe I		Total	Grand	
Commodity — Produit		Canadian National	Canadian Pacific	class II railways	total all	
		Canadien National	Canadien Pacifique	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer	
No.						
182 Logs and bolts of wood - Billes et billots de bois						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	8,723	10,671	16,520	35,914
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	531 421	650 484	1 201 684	2 383 589
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	7 857	2 793	6 820	17 470
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	605	31 178	810	32 593
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	6 989	6 694	1 023	14 706
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	546 872	691 149	1 210 337	2 448 358
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	511 871	610 007	1 195 543	2 317 421
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	10 843	2 312	9 405	22 560
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	24 158	78 831	5 390	108 379
190 Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	136,402	7,281	38,367	182,050
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	8 572 686	327 898	23 937 663	11 294 347
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	107 100	587	703	108 390
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	381 930	-	45	381 975
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	11 792	-	965	12 757
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	9 073 508	328 485	2 395 476	11 797 469
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	6 332 174	328 415	2 349 857	9 010 446
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	786 556	-	33 728	820 284
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	1 954 777	70	11 889	1 966 736
202 Bauxite ore and alumina - Minerais de bauxite et alumine						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	5,638	4,685	30,533	40,856
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	486 594	423 259	2 751 417	3 661 270
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	90	92	67 300	67 482
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	13 816	32 185	4 115	50 116
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	176	187	-	363
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	500 676	455 723	2 822 832	3 777 579
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	289 471	451 740	2 446 864	3 188 075
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	6 675	1 524	312 130	320 329
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	204 530	2 458	63 838	270 826
204 Copper ores and concentrates - Minerais et concentrés de cuivre						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	5,959	3,965	2,189	12,113
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	505 861	357 260	193 842	1 056 963
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	19 354	-	412 013	431 367
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	35 983	437 868	85	473 936
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	-	-	-	-
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	561 198	795 128	605 940	1 962 266
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	559 341	351 801	597 358	1 508 500
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	1 168	443 152	8 582	452 902
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	689	175	-	864

See footnotes at end of tables.  
Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Tableau 5.8

**Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1996 – Continued**
**Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1996 – suite**

Commodity – Produit	No.	Class I – Classe I		Total class II railways	Grand total all railways
		Canadian National	Canadian Pacific		

See footnotes at end of tables.

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Tableau 5.8

**Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1996 – Continued****Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1996 – suite**

		Class I – Classe I				
Commodity – Produit		Canadian National	Canadian Pacific	Total class II railways	Grand total all	
No.		Canadien National	Canadien Pacifique	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer	
238 Bituminous coal - Houille grasse						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	109,757	197,342	97,908	405,007
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	10 947 892	19 388 761	9 132 912	39 469 565
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	5 260 060	-	8 575	5 268 635
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	26 706	17 188	335 198	379 092
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	7 144	-	19 960	27 104
6	Total carried - Total transporté¹	"	16 241 802	19 405 949	9 496 645	45 144 396
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	15 977 036	18 978 899	3 678 132	38 634 067
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	-	28 577	5 798 553	5 827 130
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	264 766	398 474	19 960	683 200
240 Lignite coal - Lignites						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	8,632	2,808	12	11,452
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	733 498	255 142	547	989 187
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	158 230	-	-	158 230
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	-	-	-	-
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	-	-	-	-
6	Total carried - Total transporté¹	"	891 728	255 142	547	1 147 417
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	891 728	85 994	-	977 722
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	-	156 853	547	157 400
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	-	12 295	-	12 295
270 Limestone, crushed or broken, n.e.s. - Pierre calcaire concassée n.d.a.						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	11,037	1,443	4,502	16,982
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	964 735	117 496	220 204	1 302 435
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	1 694	-	363	2 057
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	91	-	352	443
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	14 485	14 503	-	28 988
6	Total carried - Total transporté¹	"	981 005	131 999	220 919	1 333 923
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	957 533	64 455	220 919	1 242 907
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	-	10 196	-	10 196
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	23 472	57 349	-	80 821
276 Gypsum - Gypse						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	34,839	2,137	22,958	59,934
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	3 238 986	191 804	1 866 488	5 297 278
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	-	-	113 495	113 495
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	3 470	-	-	3 470
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	-	-	-	-
6	Total carried - Total transporté¹	"	3 242 456	191 804	1 979 983	5 414 243
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	3 242 456	187 808	1 979 983	5 410 247
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	-	-	-	-
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	-	3 996	-	3 996

See footnotes at end of tables.  
Voir note(s) à la fin des tableaux.



Table 5.8

Tableau 5.8

**Revenue Freight Carried by Railways within Canada,  
1996 – Continued**
**Marchandises payantes transportées par chemin de fer au  
Canada, 1996 – suite**

		Class I – Classe I		Total class II railways	Grand total all	
Commodity – Produit		Canadian National	Canadian Pacific			
No.		Canadien National	Canadien Pacifique	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer	
282 Phosphate rock - Roche phosphatée						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	11,049	-	6	11,055
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	1 021 975	-	532	1 022 507
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	-	-	-	-
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	-	-	-	-
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	-	-	-	-
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	1 021 975	-	532	1 022 507
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	1 021 975	-	-	1 021 975
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	-	-	-	-
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	-	-	532	532
284 Common salt, rock or bulk - Sel gemme de saline						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	12,912	708	5,307	18,927
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	1 159 078	63 729	624 459	1 847 266
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	-	2 134	36 161	38 295
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	382	2 841	25 899	29 122
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	25 127	-	-	25 127
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	1 184 587	68 704	686 519	1 939 810
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	1 055 870	28 938	17 220	1 102 028
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	22 876	84	668 116	690 908
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	105 841	39 851	1 184	146 876
288 Liquid sulphur - Soufre liquide						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	5,162	12,134	851	18,147
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	460 236	1 088 731	74 339	1 623 306
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	-	14 646	15 993	30 639
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	-	175	168	343
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	-	177	-	177
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	460 236	1 103 729	90 500	1 654 465
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	37 752	24 128	19 616	81 496
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	607	87	-	694
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	421 877	1 079 513	70 884	1 572 274
290 Sulphur, n.e.s. - Soufre n.d.a.						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	22,912	22,913	9,559	55,384
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	2 131 919	2 197 648	880 147	5 209 714
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	-	-	162	162
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	-	-	-	-
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	-	-	-	-
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	2 131 919	2 197 648	880 309	5 209 876
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	2 131 756	2 197 024	860 899	5 189 679
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	162	-	19 410	19 572
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	-	623	-	623

See footnotes at end of tables.

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Tableau 5.8

**Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1996 – Continued****Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1996 – suite**

Commodity – Produit		Class I – Classe I		Total class II railways	Grand total all
		Canadian National	Canadian Pacific	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer
No.		Canadien National	Canadien Pacifique		
<b>993 Total - Total</b>					
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	# 435,956	366,764	648,755	1,451,475
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T 35 522 917	32 420 126	58 226 250	126 169 293
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	" 5 694 754	58 860	12 579 990	18 333 604
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	" 1 458 609	1 939 598	595 792	3 993 999
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	" 135 914	290 343	85 549	511 806
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	" 42 812 194	34 708 927	71 487 581	149 008 702
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	" 38 139 565	31 000 267	51 584 311	120 724 143
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	" 1 040 642	773 595	19 157 441	20 971 678
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	" 3 631 987	2 935 064	745 827	7 312 878
<b>308 Lumber - Bois de construction</b>					
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	# 73,930	20,036	47,201	141,167
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T 4 928 300	1 470 179	3 241 261	9 639 740
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	" 770 447	454 007	866 066	2 090 520
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	" 18 798	18 090	8 896	45 784
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	" 44 652	156 641	99 428	300 721
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	" 5 762 197	2 098 917	4 215 651	12 076 765
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	" 960 077	203 521	555 609	1 719 207
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	" 236 634	24 765	1 621 276	1 882 675
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	" 4 565 485	1 870 631	2 038 764	8 474 880
<b>330 Woodpulp - Pâte de bois</b>					
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	# 52,799	35,932	26,197	114,928
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T 4 116 636	2 588 961	2 025 849	8 731 446
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	" 151 195	190 024	571 655	912 874
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	" 142 411	60 907	47 099	250 417
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	" 68 575	181 477	191	250 243
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	" 4 478 817	3 021 369	2 644 794	10 144 980
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	" 2 271 578	1 415 992	1 551 169	5 238 739
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	" 250 544	437 629	488 480	1 176 653
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	" 1 956 696	1 167 748	605 143	3 729 587
<b>334 Newsprint paper - Papier journal</b>					
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	# 37,170	23,291	15,919	76,380
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T 2 220 759	1 409 995	1 073 144	4 703 898
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	" 372 064	105 460	315 686	793 210
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	" 1 637	1 236	3 151	6 024
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	" 234	26 707	3 432	30 373
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	" 2 594 694	1 543 398	1 395 413	5 533 505
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	" 687 902	269 535	7 474	964 911
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	" 19 094	4 992	938 932	963 018
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	" 1 887 699	1 268 870	449 008	3 605 577

See footnotes at end of tables.

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Tableau 5.8

**Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1996 – Continued****Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1996 – suite**

		Class I – Classe I		Total	Grand	
Commodity – Produit		Canadian National	Canadian Pacific	class II railways	total all	
		Canadien National	Canadien Pacifique	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer	
No.						
336 Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	9,939	2,519	2,320	14,778
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	666 955	152 860	146 350	966 165
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	121 860	6 220	64 824	192 904
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	38 523	3 833	2 436	44 792
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	259 407	454 687	2 915	717 009
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	1 086 745	617 600	216 525	1 920 870
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	217 918	17 413	110 457	345 788
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	2 627	11 395	37 156	51 178
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	866 199	588 792	68 913	1 523 904
344 Paperboard, n.e.s. - Carton n.d.a.						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	14,070	2,389	24	16,483
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	733 716	123 297	1 048	858 061
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	8 074	99	5 964	14 137
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	124 597	89 466	47 314	261 377
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	27 259	31 117	-	58 376
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	893 646	243 979	54 326	1 191 951
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	575 099	186 122	45 939	807 160
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	9 998	197	7 342	17 537
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	308 549	57 661	1 045	367 255
370 Vegetable oils and fats, n.e.s. - Huiles et corps gras d'origine végétale n.e.s						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	5,574	6,089	340	12,003
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	429 335	478 225	25 865	933 425
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	3 770	1 869	36 897	42 536
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	12 930	102 976	1 187	117 093
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	-	2 927	-	2 927
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	446 035	585 997	63 949	1 095 981
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	323 728	261 637	3 400	588 765
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	34 071	11 445	1 107	46 623
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	88 236	312 916	59 440	460 592
382 Sulphuric acid - Acide sulfurique						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	8,915	4,775	12,637	26,327
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	781 682	429 667	1 127 446	2 338 795
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	580 518	265 906	148 995	995 419
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	18 550	415	11 819	30 784
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	92	-	82	174
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	1 380 842	695 988	1 288 342	3 365 172
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	527 949	107 355	149 977	785 281
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	22 210	14 787	894 946	931 943
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	830 684	573 845	243 418	1 647 947

See footnotes at end of tables.

Voir note(s) à la fin des tableaux.



Table 5.8

Tableau 5.8

**Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1996 – Continued****Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1996 – suite**

		Class I – Classe I		Total	Grand	
Commodity – Produit		Canadian National	Canadian Pacific	class II railways	total all	
No.		Canadien National	Canadien Pacifique	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer	
<b>388 Inorganic bases and metallic oxides, hydroxides and peroxides n.e.s. - Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.</b>						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	24,164	16,504	1,726	42,394
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	1 904 508	1 199 696	133 962	3 238 166
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	20 320	30 505	182 965	233 790
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	84 006	76 398	14 690	175 094
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	797	9 783	44 612	55 192
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	2 009 631	1 316 382	376 229	3 702 242
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	1 290 166	622 447	84 489	1 997 102
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	134 960	32 060	49 145	216 165
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	584 505	661 875	242 596	1 488 976
<b>394 Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. - Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.</b>						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	5,740	3,340	1,367	10,447
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	515 468	311 407	116 140	943 015
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	38 129	4 747	54 189	97 065
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	124 375	246 967	77 205	448 547
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	1 448	4 746	22 490	28 684
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	679 420	567 867	270 024	1 517 311
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	412 160	324 765	110 328	847 253
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	38 404	42 586	90 761	171 751
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	228 855	200 518	68 936	498 309
<b>400 Hydrocarbons and their derivatives - Hydrocarbures et leurs dérivés</b>						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	11,994	4,983	466	17,443
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	974 931	421 237	35 351	1 431 519
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	8 117	90	5 322	13 529
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	192 591	27 490	1 169	221 250
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	45	32 927	152	33 124
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	1 175 684	481 744	41 994	1 699 422
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	861 062	290 787	1 715	1 153 564
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	20 134	690	1 130	21 954
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	294 489	190 266	39 149	523 904
<b>402 Alcohols and their derivatives - Alcools et leurs dérivés</b>						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	4,933	13,792	95	18,820
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	383 414	1 198 750	6 645	1 588 809
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	3 548	10	142 665	146 223
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	9 287	29 324	8 163	46 774
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	1 236	1 135	1 148	3 519
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	397 485	1 229 219	158 621	1 785 325
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	263 038	716 615	12 270	991 923
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	64 877	58 713	65 124	188 714
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	69 570	453 891	81 227	604 688

See footnotes at end of tables.  
Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Tableau 5.8

**Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1996 – Continued****Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1996 – suite**

		Class I – Classe I		Total class II railways	Grand total all	
		Canadian National	Canadian Pacific			
Commodity – Produit		Canadian National	Canadien Pacifique	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer	
No.						
404 Phenols, ethers, aldehydes, ketones and their derivatives - Phénols, éthers, aldéhydes, cétones et leurs dérivés						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	2,185	7,064	230	9,479
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	184 416	610 692	17 850	812 958
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	150	327	47 657	48 134
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	159 961	53 013	12 881	225 855
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	-	76	11 084	11 160
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	344 527	664 108	89 472	1 098 107
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	313 399	583 377	4 316	901 092
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	9 611	715	34 420	43 316
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	21 518	81 447	50 735	153 700
416 Muriate of potassium(potash) - Chlorure de potassium (potasse)						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	60,582	73,665	-	134,247
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	5 514 792	6 731 533	-	12 246 325
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	-	730	20 110	20 840
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	2 066	8 579	88	10 733
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	91	8 693	-	8 784
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	5 516 949	6 749 535	20 198	12 286 682
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	3 196 581	3 375 453	10 639	6 582 673
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	18 643	88	-	18 731
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	2 301 724	3 373 994	9 559	5 685 277
418 Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s - Engrais et matières fertilisantes n.d.a.						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	16,569	13,042	2,103	31,714
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	1 438 187	1 183 066	150 521	2 771 774
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	10 448	2 370	347 062	359 880
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	87 954	400 271	35 384	523 609
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	940	11 910	362	13 212
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	1 537 529	1 597 617	533 329	3 668 475
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	926 055	662 622	104 216	1 692 893
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	299 999	13 687	17 534	331 220
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	311 476	921 307	411 582	1 644 365
426 Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	27,181	3,441	790	31,412
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	2 135 731	281 394	63 349	2 480 474
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	2 553	10 647	106 885	120 085
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	373 917	310 031	28 928	712 876
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	14 315	67 193	2 390	83 898
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	2 526 516	669 265	201 552	3 397 333
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	1 367 615	398 455	77 197	1 843 267
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	113 217	3 886	26 746	143 849
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	1 045 685	266 924	97 610	1 410 219

See footnotes at end of tables.

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Tableau 5.8

**Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1996 – Continued****Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1996 – suite**

Commodity – Produit	No.	Class I – Classe I		Total class II railways	Grand total all railways
		Canadian National	Canadian Pacific		
432 Chemical specialties, industrial, n.e.s. - Produits chimiques industriels n.d.a.					
1 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	7,270	1,086	266	8,622
2 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	562 950	89 027	22 514	674 491
3 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	98 743	1 740	58 575	159 058
4 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	98 900	160 333	10 366	269 599
5 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	4 269	9 144	474	13 887
6 Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	764 862	260 244	91 929	1 117 035
7 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	697 462	192 074	13 918	903 454
8 Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	14 187	7 270	9 778	31 235
9 Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	53 215	60 899	68 232	182 346
434 Gasoline - Essence					
1 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	11,933	1,370	195	13,498
2 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	870 632	93 840	10 501	974 973
3 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	351	8 020	36 519	44 890
4 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	-	-	538	538
5 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	-	-	3 200	3 200
6 Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	870 983	101 860	50 758	1 023 601
7 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	820 682	101 861	41 043	963 586
8 Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	40 011	-	6 246	46 257
9 Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	10 290	-	3 468	13 758
450 Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)					
1 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	2,813	13,476	5,557	21,846
2 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	181 588	852 045	347 500	1 381 133
3 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	37 696	6 212	330 203	374 111
4 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	66 794	12 054	48 620	127 468
5 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	112	453	375	940
6 Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	286 190	870 764	726 698	1 883 652
7 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	171 922	212 217	96 892	481 031
8 Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	59 238	13 471	224 647	297 356
9 Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	55 031	645 076	405 159	1 105 266
468 Sheet and strip, steel - Feuilles et feuilards d'acier					
1 Railways cars loaded - Wagons chargés	#	2,974	10,259	1,157	14,390
2 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	218 313	788 999	83 211	1 090 523
3 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	409 025	15 044	25 769	449 838
4 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	53 345	55 140	14 313	122 798
5 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	897	1	-	898
6 Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	681 580	859 184	123 293	1 664 057
7 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	639 057	354 667	40 899	1 034 623
8 Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	9 089	390 015	82 197	481 301
9 Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	33 434	114 502	197	148 133

See footnotes at end of tables.

Voir note(s) à la fin des tableaux.



Table 5.8

Tableau 5.8

**Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1996 – Continued****Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1996 – suite**

Commodity – Produit		Class I – Classe I		Total class II railways	Grand total all
		Canadian National	Canadian Pacific		
No.		Canadian National	Canadien Pacifique	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer
<b>480 Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. - Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.</b>					
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	10,442	215	10,902
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	848 792	14 005	880 861
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	-	493	69 120
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	582	-	69 607
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	7 289	1 802	9 091
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	856 665	16 299	1 028 679
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	101 769	1 864	177 629
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	503	4 427	4 998
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	754 393	10 007	846 051
<b>516 Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire</b>					
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	8,215	10,136	20,723
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	724 566	899 982	1 840 258
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	15 911	4 174	97 747
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	2 700	150 591	196 915
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	1 081	7 687	8 768
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	744 258	1 062 434	2 143 688
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	344 413	324 192	751 786
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	50 958	15 240	66 505
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	348 887	723 001	1 325 396
<b>994 Total - Total</b>					
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	497,135	303,729	976,932
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	37 486 623	24 084 860	73 929 922
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	3 341 235	1 445 723	9 523 191
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	2 736 905	2 598 555	6 502 201
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	593 439	1 260 255	2 069 254
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	44 158 202	29 389 393	92 024 568
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	23 165 551	13 086 929	41 685 095
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	1 863 565	1 208 884	9 615 784
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	19 129 085	15 093 580	40 723 686
<b>554 Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis</b>					
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	15,426	39,217	80,499
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	206 406	791 800	1 494 122
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	1 073	75	47 191
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	187 464	220 178	517 480
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	294	54	22 447
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	395 237	1 012 107	2 081 240
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	364 099	376 604	899 953
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	28 853	30 699	188 520
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	2 285	604 805	992 767

See footnotes at end of tables.

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Tableau 5.8

**Revenue Freight Carried by Railways within Canada,  
1996 – Continued**
**Marchandises payantes transportées par chemin de fer au  
Canada, 1996 – suite**

		Class I – Classe I		Total class II railways	Grand total all	
Commodity – Produit		Canadian National	Canadian Pacific			
		Canadien National	Canadien Pacifique	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer	
No.						
556 Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies - Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	7,725	3,332	1,979	13,036
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	162 831	60 535	76 829	300 195
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	70	27 929	3 190	31 189
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	217 028	403 399	119 382	739 809
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	43 262	15	14 715	57 992
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	423 191	491 878	214 116	1 129 185
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	204 267	476 240	122 414	802 921
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	26 517	32	209	26 758
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	192 406	15 605	91 493	299 504
558 Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	57,182	27,663	3,398	88,243
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	1 188 504	462 555	42 231	1 693 290
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	1 623	3 573	61 951	67 147
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	91 307	87 308	37 134	215 749
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	137	915	1 440	2 492
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	1 281 571	554 351	142 756	1 978 678
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	429 441	167 542	100 608	697 591
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	76 489	23 803	5 846	106 138
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	775 641	363 008	36 301	1 174 950
995 Total - Total						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	83,631	76,514	36,060	196,205
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	1 665 118	1 481 365	755 034	3 901 517
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	8 479	37 569	186 926	232 974
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	534 738	766 506	306 439	1 607 683
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	46 677	14 654	46 897	108 228
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	2 255 012	2 300 094	1 295 296	5 850 402
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	1 113 910	1 110 297	481 632	2 705 839
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	142 718	67 477	254 036	464 231
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	998 385	1 122 319	555 627	2 676 331
626 Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	19,133	12,381	298	31,812
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	838 825	350 836	5 389	1 195 050
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	-	50	37 842	37 892
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	43	383	655	1 081
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	-	-	111	111
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	838 868	351 269	43 997	1 234 134
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	837 586	350 936	43 358	1 231 880
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	933	-	-	933
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	347	332	638	1 317

See footnotes at end of tables.

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Tableau 5.8

**Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1996 – Concluded****Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1996 – fin**

Commodity – Produit		Class I – Classe I		Total class II railways	Grand total all	
		Canadian National	Canadian Pacific			
		Canadien National	Canadien Pacifique	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer	
No.						
<b>628 T.O.F.C. piggyback-motor common carrier trailers (Plans I &amp; V) - R.S.W.P. remorques (rail-route) des transporteurs publics (Plans I &amp; V)<sup>1</sup></b>						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	64,937	13,145	12,249	90,331
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	1 265 781	355 764	334 355	1 955 900
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	20	27	-	47
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	195 811	81 560	-	277 371
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	156 388	265	-	156 653
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	1 618 000	437 616	334 355	2 389 971
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	1 281 024	357 915	334 355	1 973 294
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	66	751	-	817
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	336 910	78 950	-	415 860
<b>630 C.O.F.C. piggyback-motor common carrier containers (Plans I &amp; V) - C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (Plans I &amp; V)<sup>2</sup></b>						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	224,002	131,707	-	355,709
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	6 735 156	7 200 567	-	13 935 723
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	36	-	-	36
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	544 759	1 705 904	-	2 250 663
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	11 933	-	-	11 933
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	7 291 884	8 906 471	-	16 198 355
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	6 621 616	6 769 753	-	13 391 369
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	23 343	1 121	-	24 464
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	646 925	2 135 596	-	2 782 521
<b>996 Total - Total</b>						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	308,684	157,368	18,859	484,911
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	8 869 419	7 911 277	520 674	17 301 370
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	214	2 503	72 610	75 327
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	741 496	1 787 285	106 430	2 635 211
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	168 624	855	49 180	218 659
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	9 779 753	9 701 920	748 894	20 230 567
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	8 766 069	7 481 027	555 380	16 802 476
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	26 604	4 413	12 407	43 424
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	987 080	2 216 480	181 105	3 384 665
<b>998 Grand total, carload and non carload traffic - Total général, charge complète et chargements de détail</b>						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	1,497,103	1,089,360	891,215	3,477,678
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	97 337 500	82 025 725	72 864 421	252 227 646
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	9 287 679	1 628 094	18 132 104	29 047 877
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	6 441 258	7 676 981	2 406 348	16 524 587
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	1 235 498	2 294 483	423 015	3 952 996
6	Total carried - Total transporté <sup>1</sup>	"	114 301 935	93 625 283	93 825 888	301 753 106
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	84 363 444	67 852 826	58 806 268	211 022 538
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	3 643 021	2 187 068	26 570 007	32 400 096
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	26 295 470	23 585 388	8 490 438	58 371 296

<sup>1</sup> Includes all traffic carried by each individual railway. Traffic received from other railways in Canada will thus also be included in the totals for one or more other railways.<sup>2</sup> Comprend l'ensemble du trafic de marchandises effectué par chaque société ferroviaire individuelle. Les marchandises provenant d'autres sociétés ferroviaires du Canada seront ainsi également incluses dans les totaux pour une société ferroviaire ou plus.<sup>3</sup> Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included appropriate commodities according to trailer or container contents.<sup>4</sup> Non compris les remorques et les conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) dont le fret a été classé par type de marchandises suivant le contenu de la remorque ou du conteneur.





## Chapter 6

### Commodity Origin and Destination

The origin and destination of railway commodity movements and tonnes transported presented in this chapter relate to Canadian National (CN) and Canadian Pacific (CP) railways only. Freight interlined with Class II carriers is included while that interlined between these two railways is removed to avoid double counting. These data were obtained through the Canadian Transportation Agency.

#### Note to Users

- Revenue data are not available.
- Commodity detail is available only for the top 74 commodities.

#### Tonnage by Commodity

Table 6.1 presents the top 74 commodities ranked in descending order of aggregated tonnage transported by CN and CP.

The top five commodities transported; coal, wheat, mixed freight, potash and lumber accounted for 43.1% of the total tonnage handled by CN and CP. Of the five commodities, coal, mixed carload and lumber registered an increase of 3.7%, 15.7% and 0.7% respectively. The tonnage transported of the other two commodities; wheat and potash decreased by 6.7%, and 5.4% respectively.

#### Commodity Flows

CN and CP transported 203.0 million tonnes in 1996, almost unchanged from 1995.

Shipments originating in Alberta, British Columbia and Saskatchewan totalled 114.0 million or 56.1% of the total tonnes transported. Half of these shipments were destined for other countries via marine transport and consisted mainly of bulk commodities such as coal, wheat, potash and sulphur.

Another 15.1% or 30.7 million tonnes originated in Ontario, one third of which were destined for the U.S. while a quarter were transported within the province.

Over all, 31.9% of the shipments were destined to ports for marine exports and another 24.2% were destined for the U.S. Most of these exports were shipped to other countries through British Columbia. Shipments to the U.S. crossed borders mainly through Ontario.

## Chapitre 6

### Origine et destination des marchandises

Les données sur l'origine et la destination des mouvements de marchandises par voie ferroviaire et les tonnes transportées et qui sont présentées dans ce chapitre, ne portent que sur le Canadien National (CN) et le Canadien Pacifique (CP). Les marchandises transférées aux transporteurs de catégorie II sont incluses, alors que les marchandises transférées entre CN et CP sont exclues de manière à éviter le double compte. Ces données ont été obtenues auprès de l'Office Canadien des transports.

#### Note aux utilisateurs

- Les données sur les recettes ne sont pas disponibles.
- Les données détaillées sur les marchandises ne sont disponibles que pour les 74 principales marchandises.

#### Tonnage selon la marchandise

Le tableau 6.1 présente les 74 marchandises dominantes classées par ordre descendant du tonnage manutentionné par le CN et le CP.

Les cinq principales marchandises transportées; le charbon, le blé, les marchandises mixtes, la potasse et le bois de construction ont représenté 43,1 % des expéditions totales. De ces cinq marchandises, les volumes du charbon, des marchandises mixtes et du bois de construction se sont accrues de 3,7 %, 15,7 % et 0,7 % respectivement. Le tonnage manutentionné des deux autres marchandises, soit le blé et la potasse, a diminué de 6,7 % et 5,4 % respectivement.

#### Flux des marchandises

Les 203,0 millions de tonnes transportées par le CN et le CP en 1996, sont demeurées presque inchangées en comparaison à 1995.

Les expéditions en provenance de l'Alberta, de la Colombie-Britannique et de la Saskatchewan ont totalisé 114,0 millions de tonnes ou 56,1 % des tonnes totales transportées. La moitié de ces chargements ont été expédiés à d'autres pays par voie maritime et se composaient principalement de marchandises en vrac telles que le charbon, le blé, la potasse et le soufre.

Un autre 15,1% ou 30,7 millions de tonnes provenaient de l'Ontario, dont le tiers étaient destiné aux États-Unis alors que le quart étaient transporté à l'intérieur de la province.

Dans l'ensemble, 31,9 % des chargements ont été expédiés aux ports pour des exportations maritimes et 24,2 % étaient destinés aux États-Unis. La plupart des exportations maritimes pour l'étranger ont été expédiées de la Colombie-Britannique. L'Ontario a été le point de sortie pour la plupart des chargements expédiés aux États-Unis.

Table 6.1

Tableau 6.1

**Railway Commodity Origin and Destination and  
Tonnes by Commodity Group, 1996**
**Origine et destination des marchandises transportées par  
chemin de fer et tonnes par groupe de produits, 1996**

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		'000
238	Bituminous coal - Houille grasse	35 692
034	Wheat - Blé	19 744
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	12 270
416	Muriate of potassium(potash) - Chlorure de potassium (potasse)	12 176
308	Lumber - Bois de construction	7 531
330	Woodpulp - Pâte de bois	7 289
290	Sulphur, n.e.s. - Soufre n.d.a.	4 332
024	Barley - Orge	4 283
334	Newsprint paper - Papier journal	4 004
216	Nickel ore and concentrates - Minerais et concentrés de nickel	3 491
426	Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base	3 458
276	Gypsum - Gypse	3 435
388	Inorganic bases and metallic oxides, hydroxides and peroxides, n.e.s. - Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.	3 200
170	Rapeseed - Colza	3 119
190	Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte	3 066
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s. - Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	2 982
450	Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	2 842
442	Fuel oil, n.e.s. - Mazout n.d.a.	2 281
382	Sulphuric acid - Acide sulfurique	2 103
400	Hydrocarbons and their derivatives - Hydrocarbures et leurs dérivés	1 940
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	1 763
228	Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	1 694
516	Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire	1 680
402	Alcohols and their derivatives - Alcools et leurs dérivés	1 635
336	Groundwood paper and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial	1 621
288	Liquid sulphur - Soufre liquide	1 591
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	1 569
554	Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	1 364
104	Vegetables, dried - Légumes séchés	1 321
284	Common salt, rock or bulk - Sel gemme de saline	1 246
404	Phenols, ethers, aldehydes, ketones and their derivatives - Phénols, éthers, aldéhydes, cétones et leurs dérivés	1 239
204	Copper ores and concentrates - Minerais et concentrés de cuivre	1 234
348	Building board, n.e.s. - Panneaux de construction n.d.a.	1 230
028	Oats - Avoine	1 226
182	Logs and bolts of wood - Billes et billots de bois	1 219
468	Sheet and strip, steel - Feuilles et feuillets d'acier	1 180
136	Oil seed meals(incl.cake) n.e.s. - Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a.	1 140
432	Chemical specialties, industrial, n.e.s. - Produits chimiques industriels n.d.a.	1 118
252	Other crude refractory materials - Autres matières réfractaires brutes	1 110
282	Phosphate rock - Roche phosphatée	1 096
324	Millwork (woodwork) - Bois travaillé	1 060
370	Vegetable oils and fats, n.e.s. - Huiles et corps gras d'origine végétale n.e.s.	1 037
240	Lignite coal - Lignite	989
434	Gasoline - Essence	964
480	Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. - Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.	959
394	Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. - Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.	936
222	Zinc ore and concentrates - Minerais et concentrés de zinc	924
446	Petroleum coke - Coke de pétrole	910
464	Bars and rods, steel - Barres et tiges d'acier	883
202	Bauxite ore and alumina - Minerais de bauxite et alumine	881
134	Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	880
556	Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	879
322	Wood building boards, n.e.s. - Panneaux de bois de construction n.d.a.	871
138	Feeds of vegetable origin, n.e.s. - Aliments d'origine végétale pour animaux n.d.a.	861



Table 6.1

Tableau 6.1

**Railway Commodity Origin and Destination and Tonnes by Commodity Group, 1996 - Concluded****Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer et tonnes par groupe de produits, 1996 - fin**

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		'000
026	Corn - Maïs	729
454	Other petroleum and coal products - Autres dérivés du pétrole et de la houille	704
042	Malt and malt flour - Malt et farine de malt	693
296	Paper waste - Déchets de papier	690
460	Ingots, blooms, billets and slabs, iron and steel - Lingots, blooms, billettes & brames de fer & d'acier	631
250	Clay - Argile	626
168	Flaxseed - Lin	590
256	Sand, industrial - Sable, d'usage industriel	560
414	Ammonium phosphates - Phosphates d'ammonium	544
126	Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. - Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a.	529
482	Copper and alloys in primary forms - Cuivre et alliages de cuivre de formes primaires	516
320	Plywood - Contre-plaqués	499
474	Pipes and tubes, iron and steel - Tuyaux et tubes de fer et d'acier	454
232	Slags, drosses & other by-products, n.e.s. - Cendres, scories et autres dérivés n.d.a.	431
384	Inorganic acids and oxygen compounds of non-metals or metalloids, n.e.s. - Acides inorganiques & composés d'oxygène de produits non métalliques ou de metalloïdes	422
392	Sodium carbonate - Carbonate de sodium	395
452	Asphalts and road oils - Asphalte et huiles pour les routes	360
286	Common salt, n.e.s. - Sel commun n.d.a.	359
380	Chemical elements - Éléments chimiques	354
466	Plates, steel, fabricated - Plaques d'acier travaillées	352

Marine imports arrived, mostly through ports in Quebec and British Columbia. Over half of such goods arriving in Quebec were transferred to U.S. rail connections. Of the total marine imports 64.0% were transported by rail to their destination points in Ontario, Alberta and Quebec.

Within this publication "marine exports and imports" refer only to that portion of total Canadian exports and imports that were transported by rail to or from the ports.

### Type of movements (table 6.3)

Inter-regional movements accounted for the highest proportion (43.6%) transported. International movements represented another 29.2%. An additional 1.6% movements were transported back to the U.S. through Canada. Intra-regional movements accounted for the remaining 25.6% of the total tonnage.

Inter-regional rail movements accounted for 88.5 million tonnes of goods, a marginal decrease compared to 1995. Shipments from Alberta and Saskatchewan to British Columbia and Saskatchewan movements to Ontario accounted for 57.1% of the tonnage transported inter-regionally.

Intra-regional movements accounted for 52.0 million tonnes of goods in 1996 compared to 49.3 million tonnes in 1995. British Columbia accounted for the largest share at 28.5 million tonnes.

Shipments from Canada to the United States totalled, 46.1 million tonnes in 1996 compared to 44.8 million tonnes in 1995. Movements from Ontario (10.9 million tonnes) and from Quebec (10.3 million tonnes) totalled 46.2% of the tonnage.

Traffic from the United States to Canada totalled 13.2 million tonnes in 1996 a slight decrease from 1995. Movements to Ontario (5.0 million tonnes) and to Quebec (4.9 million tonnes) accounted for 74.6% of the northbound tonnage.

U.S. to U.S. traffic decreased from 4.6 million tonnes in 1995 to 3.1 million tonnes in 1996.

### Marine Imports and Exports (tables 6.4 and 6.5)

Marine imports at 6.1 million tonnes in 1996 increased by 15.7% from 5.3 million tonnes reported in 1995. Of the total imports, 30.7% were destined for United States rail connections. Most of these shipments arrived in Quebec.

Railway movements identified as marine exports increased by 5.3% to 64.8 million tonnes in 1996 from 61.5 million tonnes in 1995. A major proportion were shipped overseas through British Columbia.

La majorité des importations maritimes sont manutentionnées aux ports du Québec et de la Colombie-Britannique. Plus de la moitié de ces arrivages sont transférés aux points de correspondance ferroviaire des États-Unis. Des importations maritimes totales, 64,0% ont été transportées par voie ferroviaire à leurs destinations situées en Ontario, en Alberta et au Québec.

Dans cette publication, on entend par «exportations et importations maritimes» la partie des exportations et des importations canadiennes totales qui a été transportée par train à destination ou en provenance des ports.

### Type de mouvements (tableau 6.3)

Les mouvements interrégionaux ont compté pour la proportion transportée la plus forte, soit 43,6 %; les mouvements internationaux ont représenté un autre 29,2 %. En plus, 1,6 % des expéditions sont retournées en territoire américain après être passé au Canada. Les mouvements intrarégionaux ont représenté le reste, soit 25,6 % du tonnage.

Les mouvements ferroviaires interrégionaux ont représenté 88,5 millions de tonnes de marchandises en 1996, soit une diminution marginale en comparaison à 1995. Les mouvements en provenance de l'Alberta et de la Saskatchewan à destination de la Colombie-Britannique, et les mouvements entre la Saskatchewan et l'Ontario ont représenté 57,1 % du tonnage transporté à l'échelle interrégionale.

Les mouvements intrarégionaux ont totalisé 52,0 millions de tonnes en 1996 en comparaison à 49,3 millions de tonnes en 1995. C'est en Colombie-Britannique que la plus importante partie de ces mouvements ont eu lieu, soit 28,5 millions de tonnes.

Les mouvements du Canada vers les États-Unis ont totalisé 46,1 millions de tonnes en 1996, comparativement à 44,8 millions de tonnes l'année précédente. Les mouvements en provenance de l'Ontario (10,9 millions de tonnes) et du Québec (10,3 millions de tonnes) ont représenté 46,2 % du tonnage.

Le trafic entre les États-Unis et le Canada s'est chiffré à 13,2 millions de tonnes en 1996, une légère baisse par rapport à 1995. Les mouvements à destination de l'Ontario (5,0 millions de tonnes) et du Québec (4,9 millions de tonnes) ont représenté 74,6 % du tonnage sud-nord.

Le trafic américain passant par le Canada a totalisé 3,1 millions de tonnes en 1996, comparativement à 4,6 millions de tonnes un an plus tôt.

### Importations et exportations maritimes (tableau 6.4 et tableau 6.5)

Les importations maritimes se sont établies à 6,1 millions de tonnes en 1996, soit une augmentation de 15,7 % par rapport aux 5,3 millions de tonnes déclarées l'année précédente. Les expéditions destinées aux États-Unis ont représenté 30,7 % des importations maritimes. La majorité de ces expéditions sont arrivées au Québec.

Les mouvements ferroviaires liés aux exportations maritimes sont passés de 61,5 millions de tonnes à 64,8 millions de tonnes entre 1995 et 1996 soit une hausse de 5,3%. La plupart de ces chargements ont été expédiés à d'autres pays de la Colombie-Britannique.

Table 6.2

Tableau 6.2

**Railway Commodity Origin and Destination and Tonnes, 1996****Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer et tonnes, 1996**

Destination	Atl.	Que. Qué.	Ont.	Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	U.S. by Rail É.-U. par chemin de fer	Marine Exports Exportations maritimes	Total
Origin - Origine					Tonnes	'000				
Atl.	5 966	691	653	33	3	23	25	1 122	179	8 693
Que. - Qué	884	5 471	1 934	231	94	400	526	8 560	1 132	19 231
Ont.	1 342	4 012	8 146	881	307	2 077	1 517	10 927	1 530	30 739
Man.	57	470	1 865	485	189	150	379	1 839	2 405	7 838
Sask.	106	884	5 399	925	121	377	2 518	8 299	13 244	31 873
Alta. - Alb.	174	777	2 662	898	1 005	2 467	5 846	9 234	23 987	47 048
B.C. - C.-B.	83	466	1 141	196	71	400	8 395	4 103	20 179	35 033
U.S. by Rail - É.-U. par chemin de fer	440	2 958	4 991	328	658	1 236	528	3 142	2 105	16 386
Marine Imports - Importations maritimes	5	1 040	1 657	50	17	1 219	151	1 979	-	6 117
<b>Total</b>	<b>9 057</b>	<b>16 769</b>	<b>28 448</b>	<b>4 027</b>	<b>2 465</b>	<b>8 349</b>	<b>19 885</b>	<b>49 205</b>	<b>64 761</b>	<b>202 960</b>

*Note: Components may not add up to totals due to rounding.**Note: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.*

Table 6.3

Tableau 6.3

**Railway Commodity Origin and Destination and Tonnes - Marine Imports and Exports Integrated with Regional Tonnage, 1996****Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer et tonnes - Importations et exportations maritimes intégrées au tonnage régional, 1996**

Destination	Atl.	Que. Qué.	Ont.	Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	U.S. by Rail É.-U. par chemin de fer	Total
Origin - Origine					Tonnes	'000			
Atl.	6 131	964	1 035	42	6	74	50	1 300	9 602
Que. - Qué	1 471	6 140	2 736	257	104	473	983	10 328	22 492
Ont.	1 749	4 734	8 148	882	307	2 078	1 916	10 935	30 749
Man.	61	506	3 280	485	189	150	1 331	1 840	7 842
Sask.	106	976	8 294	925	121	377	12 774	8 299	31 873
Alta. - Alb.	179	853	2 969	898	1 005	2 467	29 443	9 234	47 048
B.C. - C.-B.	89	839	1 651	211	75	1 494	28 482	4 125	36 966
U.S. by Rail - É.-U. par chemin de fer	607	4 877	4 999	328	658	1 236	540	3 142	16 386
<b>Total</b>	<b>10 393</b>	<b>19 889</b>	<b>33 112</b>	<b>4 028</b>	<b>2 465</b>	<b>8 349</b>	<b>75 519</b>	<b>49 203</b>	<b>202 960</b>

*Note: Components may not add up to totals due to rounding.**Note: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.*



Table 6.4

Tableau 6.4

**Railway Commodity Origin and Destination and Tonnes for Marine Imports, 1996**
**Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer et tonnes, pour les importations maritimes, 1996**

Destination	Atl.	Que. Qué.	Ont.	Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	U.S. by Rail É.-U. par chemin de fer	Total
Origin - Origine			Tonnes		('000)				
Atl.	-	273	383	9	3	51	11	178	<b>908</b>
Que. - Qué	1	497	764	26	10	73	122	1 769	<b>3 262</b>
Ont.	-	1	-	-	-	1	-	8	<b>10</b>
Man.	-	1	-	-	-	-	1	2	<b>4</b>
Sask.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Alta. - Alb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
B.C. - C.-B.	4	269	510	14	4	1 094	16	23	<b>1 934</b>
U.S. by Rail - É.-U. par chemin de fer	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>1 041</b>	<b>1 657</b>	<b>49</b>	<b>17</b>	<b>1 219</b>	<b>150</b>	<b>1 980</b>	<b>6 118</b>

*Note: Components may not add up to totals due to rounding.*

*Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.*

Table 6.5

Tableau 6.5

**Railway Commodity Origin and Destination and Tonnes for Marine Exports, 1996**
**Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer et tonnes pour les exportations maritimes, 1996**

Destination	Atl.	Que. Qué.	Ont.	Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	U.S. by Rail É.-U. par chemin de fer	Total
Origin - Origine			Tonnes		'000				
Atl.	165	-	-	-	-	-	14	-	<b>179</b>
Que. - Qué	585	173	39	-	-	-	335	-	<b>1 132</b>
Ont.	406	722	2	-	-	-	399	-	<b>1 529</b>
Man.	4	35	1 415	-	-	-	951	-	<b>2 405</b>
Sask.	-	92	2 895	-	-	-	10 256	-	<b>13 243</b>
Alta. - Alb.	6	77	307	-	-	-	23 597	-	<b>23 987</b>
B.C. - C.-B.	2	105	1	1	-	-	20 071	-	<b>20 180</b>
U.S. by Rail - É.-U. par chemin de fer	168	1 918	7	-	-	-	12	-	<b>2 105</b>
<b>Total</b>	<b>1 336</b>	<b>3 122</b>	<b>4 666</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>55 635</b>	<b>-</b>	<b>64 760</b>

*Note: Components may not add up to totals due to rounding.*

*Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.*

Marine exports originating in Alberta and British Columbia accounted for 44.2 million tonnes or 68.2% of the total in 1996.

Les exportations maritimes en provenance de l'Alberta et de la Colombie-Britannique ont compté pour 44,2 millions de tonnes ou 68,2 % du total en 1996.

## Major Commodity Movements by Region

Table 6.6 presents tonnage of five major commodity movements from one region to another. More detailed data regarding the top 74 commodities (selected at the Canada level) can be provided upon request.

British Columbia was the destination of the largest proportion of tonnage in 1996 totalling 75.5 million tonnes (including 28.5 million tonnes transported within the province) mostly bound for exports. Of these shipments, 57.7% originated in the Prairies.

The United States and Ontario received the second and third highest tonnages of goods with 49.2 million tonnes and 33.1 million tonnes, respectively. The United States received 5.6 million tonnes of potash from the region comprising Manitoba, Saskatchewan, Alberta and the Northwest Territories, 4.1 million tonnes of lumber from British Columbia and Quebec. Quebec also shipped 2.0 million tonnes of mixed freight and 1.7 million tonnes of newsprint paper to the U.S.

Ontario received 6.1 million tonnes of wheat from the Manitoba, Saskatchewan, Alberta and the Northwest Territories region while 3.5 million tonnes of nickel ore and concentrates were transported within the province of Ontario.

## Mouvements des principales marchandises selon la région

Le tableau 6.6 présente le tonnage des mouvements des cinq marchandises dominantes d'une région à une autre. Des données plus détaillées sur les 74 principales marchandises (sélectionnées à l'échelle du Canada) peuvent être produites sur demande.

En 1996, la Colombie-Britannique a reçu la proportion la plus élevée du tonnage qui a totalisé 75,5 millions de tonnes (dont 28,5 millions de tonnes transportées à l'intérieur de la province) destinées principalement à l'exportation. De ce nombre, 57,7 % du tonnage provenait des Prairies.

Les États-Unis et l'Ontario se sont classés aux deuxième et troisième rangs pour le tonnage, soit 49,2 millions de tonnes et 33,1 millions de tonnes respectivement. Les États-Unis ont reçu 5,6 millions de tonnes de potasse en provenance de la région du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et des Territoires du Nord-Ouest, 4,1 millions de tonnes de bois de construction de la Colombie-Britannique et du Québec. Québec a aussi envoyé 2,0 millions de tonnes de marchandises mixtes et 1,7 millions de tonnes de papier journal aux États-Unis.

L'Ontario a reçu 6,1 millions de tonnes de blé de la région du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et des Territoires du Nord-Ouest alors que 3,5 millions de tonnes de minerai et de concentrés de nickel ont été transportées à l'intérieur de la province de l'Ontario.

Figure 6.1

**Freight Origin and Destination Statistics:  
Total Tonnage Handled by Type of  
Movement, 1996**

Figure 6.1

**Statistiques sur l'origine et la destination du fret:  
tonnage total manutentionné selon le type  
de mouvement, 1996**

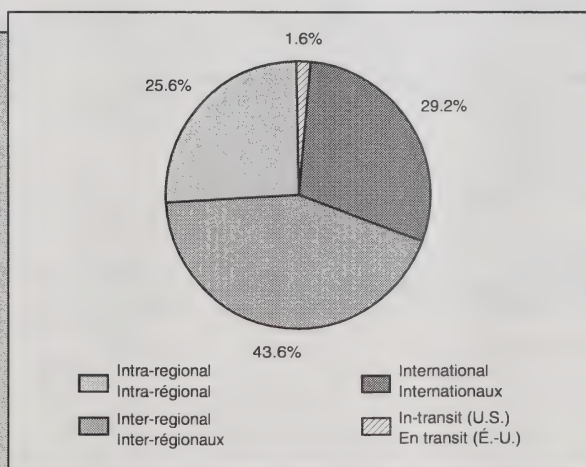


Table 6.6

Tableau 6.6

**Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1996****Nombre estimatif de tonnes pour les mouvements de marchandises choisies, 1996**

Code	Commodity Marchandise	Tonnes ( <sup>000</sup> )
<b>Atlantic - Atlantic Atlantique - Atlantique</b>		
276	Gypsum - Gypse	3 229
416	Muriate of potassium (potash) - Chlorure de potassium (potasse)	1 705
222	Zinc ore and concentrates - Minerais et concentrés de zinc	307
442	Fuel oil, n.e.s. - Mazout n.d.a.	144
	Other Commodities - Autres produits	744
<b>Total Tonnage - Tonnage Total</b>		<b>6 129</b>
<b>Quebec - Atlantic Québec - Atlantique</b>		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	548
516	Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire	116
330	Woodpulp - Pâte de bois	109
388	Inorganic bases and metallic oxides, hydro and peroxides, n.e.s. - Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.	78
	Other Commodities - Autres produits	617
<b>Total Tonnage - Tonnage Total</b>		<b>1 468</b>
<b>Ontario - Atlantic Ontario - Atlantique</b>		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	575
450	Refined and manufactured gases, fuel type (l.p.g.) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	263
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	68
382	Sulphuric acid - Acide sulfurique	68
	Other Commodities - Autres produits	772
<b>Total Tonnage - Tonnage Total</b>		<b>1 746</b>
<b>Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. - Atlantic Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O. - Atlantique</b>		
450	Refined and manufactured gases, fuel type (l.p.g.) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	67
024	Barley - Orge	37
034	Wheat - Blé	36
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s. - Engrais et matières fertilisantes, n.d.a.	28
	Other Commodities - Autres produits	175
<b>Total Tonnage - Tonnage Total</b>		<b>343</b>
<b>British Columbia - Atlantic Colombie-Britannique - Atlantique</b>		
330	Woodpulp - Pâte de bois	28
320	Plywood - Contre-plaqué	27
308	Lumber - Bois de construction	7
554	Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	7
	Other Commodities - Autres produits	18
<b>Total Tonnage - Tonnage Total</b>		<b>87</b>



Table 6.6

Tableau 6.6

**Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1996 - Continued**
**Nombre estimatif de tonnes pour les mouvements de marchandises choisies, 1996 - suite**

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		('000)
	<b>U.S. - Atlantic É.-U - Atlantique</b>	
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	164
250	Clay - Argile	100
426	Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base	24
330	Woodpulp - Pâte de bois	20
	Other Commodities - Autres produits	297
	<b>Total Tonnage - Tonnage Total</b>	<b>605</b>
	<b>Atlantic - Quebec Atlantique - Québec</b>	
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	301
222	Zinc ore and concentrates - Minerais et concentrés de zinc	136
182	Logs and bolts of wood - Billes et billots de bois	59
228	Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	57
	Other Commodities - Autres produits	408
	<b>Total Tonnage - Tonnage Total</b>	<b>961</b>
	<b>Quebec - Quebec Québec - Québec</b>	
190	Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte	940
	Bauxite ore and alumina - Minerais de bauxite et alumine	651
442	Fuel oil, n.e.s. - Mazout n.d.a.	529
434	Gasoline - Essence	395
232	Slags, drosses & other by-products, n.e.s. - Cendres, scories et autres dérivés n.d.a.	380
	Other Commodities - Autres produits	3 242
	<b>Total Tonnage - Tonnage Total</b>	<b>6 137</b>
	<b>Ontario - Quebec Ontario - Québec</b>	
284	Common salt, rock or bulk - Sel gemme de saline	739
034	Wheat - Blé	665
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	617
450	Refined and manufactured gases, fuel type (l.p.g.) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	352
	Other Commodities - Autres produits	2 359
	<b>Total Tonnage - Tonnage Total</b>	<b>4 732</b>
	<b>Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. - Quebec Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O. - Québec</b>	
034	Wheat - Blé	348
104	Vegetables, dried - Légumes séchés	241
024	Barley - Orge	186
136	Oil seed meals (incl. cake) n.e.s. - Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a.	161
	Other Commodities - Autres produits	1 396
	<b>Total Tonnage - Tonnage Total</b>	<b>2 332</b>

Table 6.6

Tableau 6.6

**Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1996 - Continued****Nombre estimatif de tonnes pour les mouvements de marchandises choisies, 1996 - suite**

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		('000)
	<b>British Columbia - Quebec Colombie-Britannique - Québec</b>	
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	474
308	Lumber - Bois de construction	91
320	Plywood - Contre-plaqué	62
554	Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	39
	Other Commodities - Autres produits	170
	<b>Total Tonnage - Tonnage Total</b>	<b>836</b>
	<b>U.S. - Quebec É.-U. - Québec</b>	
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	1 729
134	Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	265
026	Corn - Maïs	244
426	Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base	192
	Other Commodities - Autres produits	2 444
	<b>Total Tonnage - Tonnage Total</b>	<b>4 874</b>
	<b>Atlantic - Ontario Atlantique - Ontario</b>	
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	420
336	Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial	66
308	Lumber - Bois de construction	57
416	Muriate of potassium (potash) - Chlorure de potassium (potasse)	20
	Other Commodities - Autres produits	469
	<b>Total Tonnage - Tonnage Total</b>	<b>1 032</b>
	<b>Quebec - Ontario Québec - Ontario</b>	
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	800
460	Ingots, blooms, billets and slabs, iron and steel - Lingots, blooms, billettes & brames de fer & d'acier	398
308	Lumber - Bois de construction	231
334	Newsprint Paper - Papier journal	140
	Other Commodities - Autres produits	1 166
	<b>Total Tonnage - Tonnage Total</b>	<b>2 735</b>
	<b>Ontario - Ontario</b>	
216	Nickel ore and concentrates - Minerais et concentrés de nickel	3 490
182	Logs and bolts of wood - Billes et billots de bois	544
468	Sheet and strip, steel - Feuilles et feuillets d'acier	370
450	Refined and manufactured gases, fuel type (l.p.g.) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	362
	Other Commodities - Autres produits	3 380
	<b>Total Tonnage - Tonnage Total</b>	<b>8 146</b>

Table 6.6

Tableau 6.6

**Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1996 - Continued****Nombre estimatif de tonnes pour les mouvements de marchandises choisies, 1996 - suite**

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		('000)
<b>Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. - Ontario</b> <b>Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O. - Ontario</b>		
034	Wheat - Blé	6 108
238	Bituminous coal - Houille grasse	1 155
024	Barley - Orge	1 102
240	Lignite coal - Lignites	794
416	Muriate of potassium (potash) - Chlorure de potassium (potasse)	784
	Other Commodities - Autres produits	4 598
<b>Total Tonnage - Tonnage Total</b>		<b>14 541</b>
<b>British Columbia - Ontario</b> <b>Colombie-Britannique - Ontario</b>		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	781
238	Bituminous coal - Houille grasse	328
308	Lumber - Bois de construction	201
320	Plywood - Contre-plaqué	56
	Other Commodities - Autres produits	283
<b>Total Tonnage - Tonnage Total</b>		<b>1 649</b>
<b>U.S. - Ontario</b> <b>É.-U. - Ontario</b>		
556	Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies - Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	404
426	Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base	398
250	Clay - Argile	308
400	Hydrocarbons and their derivatives - Hydrocarbures et leurs dérivés	300
	Other Commodities - Autres produits	3 586
<b>Total Tonnage - Tonnage Total</b>		<b>4 996</b>
<b>Atlantic - Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T.</b> <b>Atlantique - Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O.</b>		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	19
348	Building board, n.e.s. - Panneaux de construction n.d.a.	9
322	Wood building boards, n.e.s. - Panneaux de bois de construction n.d.a.	6
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	3
	Other Commodities - Autres produits	82
<b>Total Tonnage - Tonnage Total</b>		<b>119</b>
<b>Quebec - Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T.</b> <b>Québec - Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O.</b>		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	251
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	176
126	Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. - Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a.	72
464	Bars and rods, steel - Barres et tiges d'acier	18
	Other Commodities - Autres produits	315
<b>Total Tonnage - Tonnage Total</b>		<b>832</b>



Table 6.6

Tableau 6.6

**Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1996 - Continued****Nombre estimatif de tonnes pour les mouvements de marchandises choisies, 1996 - suite**

Code	Commodity Marchandise	Tonnes ( '000)
<b>Ontario - Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. Ontario - Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O.</b>		
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	732
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	491
468	Sheet and strip, steel - Feuilles et feuillets d'acier	271
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	210
	Other Commodities - Autres produits	1 560
<b>Total Tonnage - Tonnage Total</b>		<b>3 264</b>
<b>Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. - Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O. - Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O.</b>		
252	Other crude refractory materials - Autres matières réfractaires brutes	992
388	Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. - Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.	595
		361
228	Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	346
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s. - Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	4 322
	Other Commodities - Autres produits	6 616
<b>Total Tonnage - Tonnage Total</b>		
<b>British Columbia- Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. Colombie-Britannique - Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O.</b>		
282	Phosphate rock - Roche phosphatée	1 021
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	154
330	Woodpulp - Pâte de bois	86
228	Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	75
	Other Commodities - Autres produits	441
<b>Total Tonnage - Tonnage Total</b>		<b>1 777</b>
<b>U.S. - Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. É.-U. - Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O.</b>		
228	Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	339
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s. - Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	157
134	Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	150
516	Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire	126
	Other Commodities - Autres produits	1 447
<b>Total Tonnage - Tonnage Total</b>		<b>2 219</b>
<b>Atlantic - British Columbia Atlantique - Colombie-Britannique</b>		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	16
554	Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	6
348	Building board, n.e.s. - Panneaux de construction n.d.a.	2
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	1
	Other Commodities - Autres produits	22
<b>Total Tonnage - Tonnage Total</b>		<b>47</b>

Table 6.6

Tableau 6.6

**Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1996 - Continued**
**Nombre estimatif de tonnes pour les mouvements de marchandises choisies, 1996 - suite**

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		('000)
<b>Quebec - British Columbia</b>		
<b>Québec - Colombie-Britannique</b>		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	504
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	88
126	Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. - Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a.	32
330	Woodpulp - Pâte de bois	32
	Other Commodities - Autres produits	324
<b>Total Tonnage - Tonnage Total</b>		<b>980</b>
<b>Ontario - British Columbia</b>		
<b>Ontario - Colombie-Britannique</b>		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	738
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	343
330	Woodpulp - Pâte de bois	91
126	Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. - Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a.	79
	Other Commodities - Autres produits	663
<b>Total Tonnage - Tonnage Total</b>		<b>1 914</b>
<b>Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. - British Columbia</b>		
<b>Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O. - Colombie Britannique</b>		
034	Wheat - Blé	10 802
238	Bituminous coal - Houille grasse	9 727
290	Sulphur, n.e.s. - Souffre, n.d.a.	4 330
416	Muriate of potassium (potash) - Chlorure de potassium (potasse)	3 845
024	Barley - Orge	2 358
	Other Commodities - Autres produits	12 483
<b>Total Tonnage - Tonnage Total</b>		<b>43 545</b>
<b>British Columbia - British Columbia</b>		
<b>Colombie-Britannique - Colombie-Britannique</b>		
238	Bituminous coal - Houille grasse	23 720
190	Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte	1 840
330	Woodpulp - Pâte de bois	1 054
204	Copper ores and concentrates - Minerais et concentrés de cuivre	425
	Other Commodities - Autres produits	1 439
<b>Total Tonnage - Tonnage Total</b>		<b>28 478</b>
<b>U.S. - British Columbia</b>		
<b>É.-U. - Colombie-Britannique</b>		
250	Clay - Argile	86
134	Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	58
296	Paper waste - Déchets de papier	49
370	Vegetable oils and fats, n.e.s. - Huiles et corps gras d'origine végétale, n.e.s.	31
	Other Commodities - Autres produits	314
<b>Total Tonnage - Tonnage Total</b>		<b>538</b>

Table 6.6

Tableau 6.6

**Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1996 - Continued****Nombre estimatif de tonnes pour les mouvements de marchandises choisies, 1996 - suite**

Code	Commodity Marchandise	Tonnes ( <sup>'000</sup> )
<b>Atlantic - U.S. Atlantique - É.-U.</b>		
334	Newsprint Paper - Papier journal	207
330	Woodpulp - Pâte de bois	188
308	Lumber - Bois de construction	179
336	Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial	154
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	147
	Other Commodities - Autres produits	421
<b>Total Tonnage - Tonnage Total</b>		<b>1 296</b>
<b>Quebec - U.S. Québec - É.-U.</b>		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	1 982
334	Newsprint Paper - Papier journal	1 672
308	Lumber - Bois de construction	1 548
480	Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. - Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.	809
	Other Commodities - Autres produits	4 315
<b>Total Tonnage - Tonnage Total</b>		<b>10 326</b>
<b>Ontario - U.S. Ontario - É.-U.</b>		
382	Sulphuric acid - Acide sulfurique	1 063
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	1 055
450	Refined and manufactured gases, fuel type (l.p.g.) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	951
330	Woodpulp - Pâte de bois	934
	Other Commodities - Autres produits	6 930
<b>Total Tonnage - Tonnage Total</b>		<b>10 933</b>
<b>Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. - U.S. Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O. - É.-U.</b>		
416	Muriate of potassium (potash) - Chlorure de potassium (potasse)	5 562
288	Liquid sulphur - Soufre liquide	1 506
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s. - Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	1 336
308	Lumber - Bois de construction	1 112
330	Woodpulp - Pâte de bois	1 073
	Other Commodities - Autres produits	8 781
<b>Total Tonnage - Tonnage Total</b>		<b>19 370</b>
<b>British Columbia - U.S. Colombie-Britannique - É.-U.</b>		
308	Lumber - Bois de construction	2 601
330	Woodpulp - Pâte de bois	605
238	Bituminous coal - Houille grasse	423
334	Newsprint Paper - Papier journal	41
	Other Commodities - Autres produits	452
<b>Total Tonnage - Tonnage Total</b>		<b>4 122</b>



Table 6.6

Tableau 6.6

**Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1996 - Concluded**

**Nombre estimatif de tonnes pour les mouvements de marchandises choisies, 1996 - fin**

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		( '000)
	<b>U.S. - U.S. É.-U. - É.-U.</b>	
336	Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial	679
330	Woodpulp - Pâte de bois	208
308	Lumber - Bois de construction	193
026	Corn - Maïs	167
	Other Commodities - Autres produits	1 891
	<b>Total Tonnage - Tonnage Total</b>	<b>3 138</b>



## Chapter 7

### International Commodity Origin and Destination

## Chapitre 7

### Origine et destination des mouvements internationaux de marchandises

#### Introduction

This chapter presents tonnes transported and the origin and destination of rail commodity movements between Canada and the United States, as originated by and interlined with Canadian National and Canadian Pacific Railways.

#### Northbound movements of all commodities

In 1996, CN and CP transported 13.2 million tonnes of goods northbound compared to 13.6 million tonnes in 1995, a decrease of 2.8%. Ontario was the busiest gateway accounting for 80.1% of the total tonnage in 1996. Most of this tonnage (9.2 million tonnes) originated in the Central and South regions of the United States.

#### Northbound movements of 74 top commodities

The top 74 commodities accounted for 84.7% of the total northbound traffic or 11.2 million tonnes. Of this tonnage, the province of Quebec was the destination of 4.3 million tonnes, 71.1% of which originated in the Central region of the United States. A high percentage of this tonnage consisted of mixed carload freight.

The province of Ontario received another 4.2 million tonnes, 80.3% of which originated in Central and South regions of the United States. Such movements consisted of a wide variety of commodities.

#### Southbound movements of all commodities

CN and CP carried 46.1 million tonnes into the U.S. in 1996. The U.S. being a much bigger market for Canadian goods, southbound tonnage by rail was three and a half times the tonnage transported northbound.

Southbound traffic included commodities such as lumber, potash, woodpulp and newsprint. Northbound traffic included mixed carload freight and commodities such as plastic materials, clay, motor vehicle parts etc.

As with northbound movements, Ontario was the busiest gateway, transporting 27.8 million tonnes or 60.3% of the goods entering the United States by rail from Canada. The Central region, alone, received 14.5 million tonnes through the Ontario gateway.

#### Introduction

Ce chapitre présente des statistiques sur le tonnage transporté et sur l'origine et la destination des mouvements des marchandises acheminées ou transférées de l'un ou l'autre côté de la frontière canado-américaine par le Canadien National et le Canadien Pacifique.

#### Mouvements vers le nord de l'ensemble des marchandises

En 1996, le CN et le CP ont transporté 13,2 millions de tonnes de marchandises à destination du nord, comparativement à 13,6 millions de tonnes l'année précédente, soit une diminution de 2,8 %. L'Ontario a été le point d'entrée le plus actif puisque cette province a reçu 80,1 % du tonnage total en 1996. La majeure partie du tonnage, soit 9,2 millions de tonnes, provenait du centre et du sud des États-Unis.

#### Mouvements vers le nord des 74 marchandises principales

Les 74 marchandises principales ont compté pour 84,7 % ou 11,2 millions de tonnes du total transporté vers le nord. Le Québec a reçu 4,3 millions de tonnes de marchandises dont 71,1 % provenaient du centre des États-Unis. Les chargements mixtes ont représenté une proportion élevée de ces expéditions.

L'Ontario a reçu 4,2 millions de tonnes de marchandises dont 80,3 % provenaient des régions du centre et du sud des États-Unis. Ces expéditions consistaient en une vaste gamme de marchandises.

#### Mouvements vers le sud de l'ensemble des marchandises

En 1996, le CN et le CP ont transporté 46,1 millions de tonnes de marchandises à destination des États-Unis. Les États-Unis étant un plus grand marché pour les marchandises canadiennes, le tonnage acheminé par train vers le sud a représenté trois fois et demi les chargements expédiés vers le nord.

Le trafic vers le sud inclut des telles que le bois de construction, la potasse, la pâte de bois et le papier journal. Quant aux marchandises acheminées vers le nord, elles se composaient surtout de chargements mixtes et de marchandises telles que des matières plastiques, de l'argile, des pièces de véhicules automobiles, etc.

Comme pour les mouvements vers le nord, l'Ontario a été le point de sortie vers les États-Unis le plus actif puisque 27,8 millions de tonnes ou 60,3 % des marchandises transportées en provenance du Canada, par chemin de fer, y sont passées. Les régions du centre des États-Unis ont, à elles seules, reçu 14,5 millions de tonnes de marchandises provenant de l'Ontario.



Table 7.1

**Northbound Movements<sup>1</sup> of Goods from U.S.  
Region of Origin, by Canadian Gateway, 1996**

Canadian Gateway Porte d'entrée au Canada	U.S. Region of Origin - Région d'origine des États-Unis				Total
	North-East	Central	South	West	
	Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
	Tonnes ('000)				
Atlantic - Atlantique	6	-	1	-	7
Quebec - Québec	390	60	231	1	682
Ontario	709	5 953	3 301	651	10 614
Manitoba	3	225	162	52	442
Saskatchewan	6	626	306	16	954
Alberta	-	5	36	210	251
British Columbia - Colombie Britannique	1	15	15	265	296
<b>Total</b>	<b>1 115</b>	<b>6 884</b>	<b>4 052</b>	<b>1 195</b>	<b>13 246</b>

<sup>1</sup> Excludes U.S.-U.S. movements.<sup>1</sup> Exclut les mouvements É.-U.-É.-U.**Note:** Components may not add up to totals due to rounding.**Nota :** Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Of the total tonnage transported in 1996, 23.4 million tonnes or 50.8% were destined for the Central region. High tonnages of potash from Saskatchewan; liquid sulphur from Alberta and Northwest Territories, mixed carload freight from Quebec and lumber from British Columbia were also delivered to this region.

**Southbound movements of 74 top commodities**

The top 74 commodities accounted for 93.5% of the total southbound traffic or 43.1 million. The highest proportion of southbound traffic of the 74 top commodities originated in the province of Quebec. Of a total of 9.9 million tonnes, 70.6% were destined for the Central and North-East regions.

Another 9.7 million tonnes of these commodities originated in Ontario, 71.0% of which were destined again for Central and North-East regions of the United States.

While most provinces shipped a wide variety of commodities to the U.S., 71.1% of the consignments from Saskatchewan were those of potash and 67.9% from British Columbia were those of lumber.

Tableau 7.1

**Mouvements sud-nord<sup>1</sup> de marchandises à partir de la  
région d'origine américaine, par porte d'entrée au Canada,  
1996**

Le centre des États-Unis a reçu 23,4 millions de tonnes ou 50,8 % du tonnage total en 1996. Un tonnage élevé de potasse en provenance de la Saskatchewan, de soufre liquide en provenance de l'Alberta et des Territoires du Nord-Ouest, de marchandises mixtes en provenance du Québec et de bois de construction provenant de la Colombie-Britannique ont aussi été acheminés vers cette région.

**Mouvements vers le sud des 74 marchandises principales**

Des 74 principales marchandises ont compté pour 93,5 % ou 43,1 millions de tonnes transportées. La proportion la plus élevée des mouvements vers le sud des 74 marchandises dominantes provenait du Québec, dont 70,6 % du total provincial (9,9 millions de tonnes) étaient destinées aux régions du centre et du nord-est.

L'Ontario a expédié un autre 9,7 millions de tonnes vers les États-Unis, dont 71,0 % étaient destinées aux régions du centre et du nord-est.

Bien que les expéditions des provinces vers les États-Unis ont représenté une vaste gamme de produits, la potasse provenant de la Saskatchewan et le bois de construction en provenance de la Colombie-Britannique ont représenté respectivement 71,1 % et 67,9 % des totaux provinciaux.

Table 7.2

Tableau 7.2

**Top 74 Commodities for the Northbound Movements<sup>1</sup>, from U.S. Region of Origin, 1996****Groupe des 74 produits les plus importants des mouvements sud-nord,<sup>1</sup> à partir de la région d'origine américaine, 1996**

Code Commodity - Marchandise		U.S. Region of Origin - Région d'origine des États-Unis				Total
		North-East	Central	South	West	
		Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes '000						
024	Barley - Orge	-	250	-	-	250
026	Corn - Maïs	-	274 233	12 397	649	287 279
028	Oats - Avoine	1 589	2 789	-	72	4 450
034	Wheat - Blé	-	28 545	-	32 475	61 020
042	Malt and malt flour - Malt et farine de malt	65	15 050	16	602	15 733
104	Vegetables, dried - Légumes séchés	-	98 197	753	10 820	109 770
126	Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. - Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a.	120	26 576	604	11 704	39 004
134	Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	86	487 295	-	-	487 381
136	Oil seed meals(incl.cake) n.e.s. - Farines de graines n.d.a.	-	15 328	610	499	16 437
138	Feeds of vegetable origin, n.e.s. - Aliments d'origine végétale pour animaux n.d.a.	-	49 428	59	-	49 487
170	Rapeseed - Colza	-	-	-	82	82
182	Logs and bolts of wood - Billes et billots de bois	363	27 211	-	156	27 730
202	Bauxite ore and alumina - Minerais de bauxite et alumine	263	1 227	36 429	-	37 919
204	Copper ores and concentrates - Minerais et concentrés de cuivre	2 114	310 975	1 669	47 139	361 897
222	Zinc ore and concentrates - Minerais et concentrés de zinc	-	357	3 886	5 011	9 254
228	Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	11 993	337 592	1 273	36 511	387 369
232	Slags, drosses & other by-products, n.e.s. - Cendres, scories et autres dérivés n.d.a.	947	2 244	256	625	4 072
238	Bituminous coal - Houille grasse	776	6 848	16 031	20 074	43 729
250	Clay - Argile	168	64 087	393 098	138 128	595 481
252	Other crude refractory materials - Autres matières réfractaires brutes	-	307	-	45	352
256	Sand, industrial - Sable, d'usage industriel	2 327	394 471	5 307	3 463	405 568
276	Gypsum - Gypse	-	4 812	100	-	4 912
282	Phosphate rock - Roche phosphatée	-	133	4 956	-	5 089
284	Common salt, rock or bulk - Sel gemme de saline	92	2 927	90	-	3 109
286	Common salt, n.e.s. - Sel commun n.d.a.	-	225	7 621	58	7 904
288	Liquid sulphur - Soufre liquide	-	90	-	-	90
290	Sulphur, n.e.s. - Soufre n.d.a.	-	11	-	-	11
296	Paper waste - Déchets de papier	79 672	211 838	107 619	210	399 339
308	Lumber - Bois de construction	7 282	13 113	4 355	11 106	35 856
320	Plywood - Contre-plaqué	42	5 584	7 870	16 268	29 764
322	Wood building boards, n.e.s. - Panneaux de bois de construction n.d.a.	4 490	3 657	2 183	5 880	16 210
324	Millwork (woodwork) - Bois travaillé	-	1 638	782	278	2 698
330	Woodpulp - Pâte de bois	32 351	28 934	115 735	13 326	190 346
334	Newsprint paper - Papier journal	5 887	6 034	986	-	12 907
336	Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial	21 841	8 109	5 491	1 439	36 880
348	Building board, n.e.s. - Panneaux de construction n.d.a.	1 070	7 245	150 279	17 463	176 057
370	Vegetable oils and fats, n.e.s. - Huiles et corps gras d'origine végétale n.e.s	924	108 887	935	493	111 239
380	Chemical elements - Éléments chimiques	2 356	1 306	5 718	2 340	11 720
382	Sulphuric acid - Acide sulfurique	1 881	17 828	247	-	19 956
384	Inorganic acids and oxygen compounds of non-metals or metalloids, n.e.s. - Acides inorganiques & composés d'oxygène de produits non métalliques ou de métalloïdes	6 276	6 285	115 843	3 243	131 647
388	Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. - Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.	42 466	11 735	60 725	25 214	140 140
392	Sodium carbonate - Carbonate de sodium	-	4 960	-	175 977	180 937
394	Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. - Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.	52 709	216 180	84 745	26 033	379 667
400	Hydrocarbons and their derivatives - Hydrocarbures et leurs dérivés	102 176	14 911	230 763	69	347 919
402	Alcohols and their derivatives - Alcools et leurs dérivés	2 328	13 006	32 582	616	48 533

Table 7.2

Tableau 7.2

**Top 74 Commodities for the Northbound Movements<sup>1</sup>, from U.S. Region of Origin, 1996 – Concluded**

**Groupe des 74 marchandises les plus importantes des mouvements sud-nord,<sup>1</sup> à partir de la région d'origine américaine, 1996 – fin**

Code Commodity - Marchandise	U.S. Region of Origin - Région d'origine des États-Unis				
	North-East	Central	South	West	Total
	Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
	Tonnes '000				
404 Phenols, ethers, aldehydes, ketones and their derivatives - Phénols, éthers, aldéhydes, cétones et leurs dérivés	3 424	28 215	112 910	3 628	148 177
414 Ammonium phosphates - Phosphates d'ammonium	-	15 297	169 210	29 349	213 856
416 Muriate of potassium (potash) - Chlorure de potassium (potasse)	-	8 145	362	196	8 703
418 Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s - Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	39	74 822	260 223	57 704	392 788
426 Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes base	19 875	102 584	566 505	848	689 812
432 Chemical specialties, industrial, n.e.s. - Produits chimiques industriels n.d.a.	15 457	115 610	85 265	10 489	226 821
434 Gasoline - Essence	-	-	-	15	15
442 Fuel oil, n.e.s. - Mazout n.d.a.	4 976	15 456	23 499	2 722	46 653
446 Petroleum coke - Coke de pétrole	-	55 174	45 712	85 789	186 675
450 Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	20 059	7 906	79 304	1 642	108 911
452 Asphalts and road oils - Asphalte et bitume fluxé	25 717	40 093	144	659	66 613
454 Other petroleum and coal products - Autres dérivés du pétrole et de la houille	17 179	22 858	88 457	6 371	134 865
460 Ingots, blooms, billets and slabs, iron and steel - Lingots, blooms, billettes & brames de fer & d'acier	813	962	21 060	162	22 997
464 Bars and rods, steel - Barres et tiges d'acier	801	4 927	5 393	9 032	20 153
466 Plates, steel, fabricated - Plaques d'acier travaillé	461	2 667	21 450	833	25 411
468 Sheet and strip, steel - Feuilles et feuillards d'acier	8 227	41 954	46 615	1 133	97 929
474 Pipes and tubes, iron and steel - Tuyaux et tubes de fer et d'acier	5 345	14 949	59 131	4 103	83 528
480 Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. - Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.	64	481	299	524	1 368
482 Copper and alloys in primary forms - Cuivre et alliages de cuivre de formes primaires	70	3 398	5 140	9 355	17 963
516 Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire	1 501	23 635	1 893	102 778	129 807
554 Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	55 789	152 145	162 580	-	370 514
556 Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies - Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	112 685	409 078	53 479	65	575 307
558 Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	7 893	131 144	39 018	145	178 200
624 Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	182 283	1 959 660	43 518	36 822	2 222 283
626 Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	259	9 300	160	33	9 752
<b>Total</b>	<b>867 571</b>	<b>6 072 918</b>	<b>3 303 340</b>	<b>972 465</b>	<b>11 216 294</b>

<sup>1</sup> Excludes U.S.-U.S. movements.

<sup>1</sup> Exclut les mouvements É.-U.-É.-U.

**Note:** Components may not add up to totals due to rounding.

**Nota :** Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.



Table 7.3

Tableau 7.3

**Origin and Destination of the 74 Major Commodities in terms of Tonnage for the Northbound Movements<sup>1</sup>, from U.S. Region of Origin to Canadian Destination, 1996**

**Origine et destination des 74 marchandises principales selon le tonnage, des mouvements sud-nord,<sup>1</sup> à partir de la région d'origine américaine à destination Canadienne, 1996**

Code Destination		U.S. Region of Origin - Région d'origine des États-Unis				Total
		North-East	Central	South	West	
		Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes ('000)						
Atlantic - Atlantique						
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	22	162 489	941	1 022	164 474
250	Clay - Argile	88	6 008	91 444	2 855	100 395
426	Plastic materials, not shaped and basic shape forms - Matières plastiques non façonnées, profilés & formes de base	-	1 676	23 274	-	24 950
330	Woodpulp - Pâte de bois	12 782	-	7 419	-	20 201
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s - Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	-	430	7 759	3 723	11 912
Other Commodities - Autres produits		11 772	38 488	14 894	7 424	72 578
Total		24 664	209 091	145 731	15 024	394 510
Quebec - Québec						
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a	80 879	1 605 705	27 585	14 984	1 729 153
134	Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	86	265 559	-	-	265 645
026	Corn - Maïs	-	231 865	12 151	649	244 665
426	Plastic materials, not shaped and basic shape forms - Matières plastiques non façonnées, profilés & formes de base	7 002	28 658	156 852	301	192 813
394	Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. - Sels métalliques et persel d'acides inorganiques n.d.a.	45 773	82 225	42 873	5 352	176 223
Other Commodities - Autres produits		152 913	837 745	537 007	156 228	1 683 893
Total		286 653	3 051 757	776 468	177 514	4 292 392
Ontario						
556	Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies - Moteurs, accessoires, pièces assemblages de véhicules automobiles	106 208	245 097	53 430	51	404 786
426	Plastic materials, not shaped and basic shape forms - Matières plastiques non façonnées, profilés & formes de base	12 281	51 152	335 374	61	398 868
250	Clay - Argile	-	56 636	139 990	111 553	308 179
400	Hydrocarbons and their derivatives - Hydrocarbons et leurs dérivés	89 521	2 322	208 260	-	300 103
204	Copper ores and concentrates - Minerais et concentrés de cuivre	302	260 521	-	13 367	274 190
Other Commodities - Autres produits		317 570	998 915	994 080	171 140	2 481 705
Total		525 882	1 614 643	1 731 134	296 172	4 167 831
Manitoba						
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s - Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	-	5 890	25 764	8 684	40 338
204	Copper ores and concentrates - Minerais et concentrés de cuivre	-	9 539	-	24 113	33 652
296	Paper waste - Déchets de papier	271	31 507	907	53	32 738
414	Ammonium phosphates - Phosphates d'ammonium	-	11 315	3 961	10 957	26 233
516	Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire	-	23 505	-	-	23 505
Other Commodities - Autres produits		2 613	85 503	16 866	28 267	133 249
Total		2 884	167 259	47 498	72 074	289 715

Table 7.3

Tableau 7.3

**Origin and Destination of the 74 Major Commodities in terms of Tonnage for the Northbound Movements<sup>1</sup>, from U.S. Region of Origin to Canadian Destination, 1996 – Concluded**

**Origine et destination des 74 marchandises principales selon le tonnage, des mouvements sud-nord,<sup>1</sup> à partir de la région d'origine américaine à destination Canadienne, 1996 – fin**

Code Destination		U.S. Region of Origin - Région d'origine des États-Unis				Total
		North-East	Central	South	West	
		Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes ('000)						
Saskatchewan						
228	Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	-	290 656	246	36 170	327 072
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s - Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	-	724	66 282	7 421	74 427
468	Sheet and strip, steel - Feuilles et feuillar d'acier	-	29 602	20 270	508	50 380
134	Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	-	38 927	-	-	38 927
414	Ammonium phosphates - Phosphates d'ammonium	-	1 250	7 406	4 349	13 005
Other Commodities - Autres produits		2 855	32 402	25 215	6 385	66 857
Total		2 855	393 561	119 419	54 833	570 668
Alberta and Northwest Territories - Alberta et Territoires du Nord-Ouest						
134	Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	-	108 438	-	-	108 438
516	Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire	-	-	547	102 778	103 325
446	Petroleum coke - Coke de pétrole	-	-	-	85 372	85 372
256	Sand, industrial - Sable, d'usage industriel	-	71 695	729	-	72 424
474	Pipes and tubes, iron and steel - Tuyaux et tubes de fer et d'acier	4 546	12 536	49 329	3 905	70 316
Other Commodities - Autres produits		7 372	197 642	289 624	100 974	595 612
Total		11 918	390 311	340 229	293 029	1 035 487
British Columbia - Colombie-Britannique						
250	Clay - Argile	-	-	86 069	-	86 069
134	Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	-	58 560	-	-	58 560
296	Paper waste - Déchets de papier	136	49 160	54	-	49 350
370	Vegetable oils and fats, n.e.s. - Huiles et graisses végétales végétales n.d.a.	-	31 379	-	79	31 458
554	Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	1 725	19 047	10 393	-	31 165
Other Commodities - Autres produits		10 854	88 150	46 345	63 740	209 089
Total		12 715	246 296	142 861	63 819	465 691
Canada Total - Total Canada		867 571	6 072 918	3 303 340	972 465	11 216 294

<sup>1</sup> Excludes U.S.-U.S. movements.

<sup>1</sup> Exclut les mouvements É.-U.-É.-U.

**Note:** Components may not add up to totals due to rounding.

**Nota :** Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 7.4

Tableau 7.4

**Southbound Movements<sup>1</sup> of Goods to U.S. Region of Destination, by Canadian Gateway, - 1996**
**Mouvements nord-sud<sup>1</sup> de marchandises au point de destination d'une région américaine, par porte de sortie du Canada, 1996**

Canadian Gateway  Porte de sortie du Canada	U.S. Region of Destination - Région de destination des États-Unis				Total
	North-East	Central	South	West	
	Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes ('000)					
Atlantic - Atlantique	150	-	11	-	161
Quebec - Québec	3 568	69	644	-	4 281
Ontario	4 451	14 523	7 614	1 199	27 787
Manitoba	7	2 826	302	56	3 191
Saskatchewan	116	5 873	538	7	6 534
Alberta	1	66	7	1 012	1 086
British Columbia - Colombie Britannique	-	37	7	2 974	3 018
<b>Total</b>	<b>8 293</b>	<b>23 394</b>	<b>9 123</b>	<b>5 248</b>	<b>46 058</b>

<sup>1</sup> Excludes U.S.-U.S. movements.

<sup>1</sup> Exclut les mouvements É.-U.-É.-U.

**Note:** Components may not add up to totals due to rounding.

**Nota :** Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.



Table 7.5

Tableau 7.5

**Top 74 Commodities for the Southbound Movements<sup>1</sup>, to U.S. Region of Destination, 1996**
**Groupe des 74 marchandises les plus importantes des mouvements nord-sud,<sup>1</sup> à destination d'une région américaine, 1996**

Code Commodity - Marchandise	U.S. Region of Destination - Région de destination des États-Unis				
	North-East	Central	South	West	Total
	Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes '000					
024 Barley - Orge	2 975	203 021	475	62 826	269 297
026 Corn - Maïs	115 005	536	1 093	-	116 634
028 Oats - Avoine	13 628	725 425	54 674	20 632	814 359
034 Wheat - Blé	97 963	703 992	69 048	46 222	917 225
042 Malt and malt flour - Malt et farine de malt	989	3 438	19 288	20 894	44 609
104 Vegetables, dried - Légumes séchés	1 910	957	52 912	5 311	61 090
126 Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. - Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a.	2 278	9 368	286	2 411	14 343
134 Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	36 746	-	378	-	37 124
136 Oil seed meals(incl.cake) n.e.s. - Farines de graines n.d.a.	52 926	78 816	32 026	198 114	361 882
138 Feeds of vegetable origin, n.e.s. - Aliments d'origine végétale pour animaux n.d.a.	15 993	7 511	485	2 591	26 580
168 Flaxseed - Lin	-	53 882	1 254	-	55 136
170 Rapeseed - Colza	143	96 625	270	-	97 038
182 Logs and bolts of wood - Billes et billots de bois	21 501	64 212	322	63	86 098
190 Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte	315	205	142	-	662
202 Bauxite ore and alumina - Minerais de bauxite et alumine	164 680	1 248	2 565	3 775	172 268
204 Copper ores and concentrates - Minerais et concentrés de cuivre	87	30	258	432	807
216 Nickel ore and concentrates - Minerais et concentrés de nickel	-	-	-	34	34
222 Zinc ore and concentrates - Minerais et concentrés de zinc	-	-	-	148	148
228 Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	181 894	183 425	33 249	10 856	409 424
232 Slags, drosses & other by-products, n.e.s. - Cendres, scories et autres dérivés n.d.a.	88	26 040	732	1 052	27 912
238 Bituminous coal - Houille grasse	-	681 429	-	118	681 547
240 Lignite coal - Lignite	-	11 610	-	-	11 610
250 Clay - Argile	79	189	3 688	1 127	5 083
252 Other crude refractory materials - Autres matières réfractaires brutes	-	49 007	110	-	49 117
256 Sand, industrial - Sable, d'usage industriel	3 708	138	93	-	3 939
276 Gypsum - Gypse	-	-	-	3 387	3 387
282 Phosphate rock - Roche phosphatée	35 784	261	1 579	151	37 775
284 Common salt, rock or bulk - Sel gemme de saline	87 506	32 831	3 594	204	124 135
286 Common salt, n.e.s. - Sel commun n.d.a.	33 520	52 582	96 799	2 808	185 709
288 Liquid sulphur - Soufre liquide	5 724	1 091 291	427 256	2 224	1 526 495
290 Sulphur, n.e.s. - Soufre n.d.a.	-	513	-	-	513
296 Paper waste - Déchets de papier	6 235	13 349	12 328	34 872	66 784
308 Lumber - Bois de construction	721 603	2 192 836	2 701 916	256 498	5 872 853
320 Plywood - Contre-plaqué	16 603	3 631	3 156	4 102	27 492
322 Wood building boards, n.e.s. - Panneaux de bois de construction n.d.a.	60 853	202 071	71 541	123 488	457 953
324 Millwork (woodwork) - Bois travaillé	60 175	229 434	73 212	368 205	731 026
330 Woodpulp - Pâte de bois	1 073 825	1 568 284	358 841	156 813	3 157 763
334 Newsprint paper - Papier journal	1 040 524	1 182 975	517 795	235 687	2 976 981
336 Woodpulp printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial	156 759	195 692	226 770	28 019	607 240
348 Building board, n.e.s. - Panneaux de construction n.d.a.	103 358	92 674	149 344	52 757	398 133
370 Vegetable oils and fats, n.e.s. - Huiles et corps gras d'origine végétale n.e.s	69 385	261 513	22 808	76 032	429 738
380 Chemical elements - Éléments chimiques	67 356	21 526	115 108	728	204 718
382 Sulphuric acid - Acide sulfurique	555 584	532 319	353 535	9 007	1 450 445
384 Inorganic acids and oxygen compounds of non-metals or metalloids, n.e.s. - Acides inorganiques & composés d'oxygène de produits non métalliques ou de métalloïdes	26 602	27 015	29 604	16 003	99 224
388 Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. - Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.	225 290	715 778	47 498	235 741	1 224 307
392 Sodium carbonate - Carbonate de sodium	36 479	2 842	13 190	-	52 511
394 Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. - Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.	90 603	62 449	63 316	8 420	224 788

Table 7.5

Tableau 7.5

**Top 74 Commodities for the Southbound Movements<sup>1</sup>, to U.S. Region of Destination, 1996 – Concluded**

**Groupe des 74 marchandises les plus importantes des mouvements nord-sud,<sup>1</sup> à destination d'une région américaine, 1996 – fin**

Code Commodity - Marchandise		U.S. Region of Destination - Région de destination des États-Unis				Total
		North-East	Central	South	West	
		Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes '000						
400	Hydrocarbons and their derivatives - Hydrocarbures et leurs dérivés	162 311	137 453	206 803	35 614	542 181
402	Alcohols and their derivatives - Alcools et leurs dérivés	26 614	176 586	11 786	153 210	368 196
404	Phenols, ethers, aldehydes, ketones and their derivatives - Phénols, éthers, aldéhydes, cétones et leurs dérivés	15 313	93 077	27 170	10 328	145 888
414	Ammonium phosphates - Phosphates d'ammonium	-	24 953	-	722	25 675
416	Muriate of potassium(potash) - Chlorure de potassium (potasse)	39 120	4 497 261	742 105	322 248	5 600 734
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s - Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	23 576	640 532	39 422	738 890	1 442 420
426	Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes base	231 960	573 211	384 334	151 414	1 340 919
432	Chemical specialties, industrial, n.e.s. - Produits chimiques industriels n.d.a.	33 036	206 409	54 897	256 434	550 776
434	Gasoline - Essence	10 294	-	-	-	10 294
442	Fuel oil, n.e.s. - Mazout n.d.a.	91 211	47 411	34 405	4 920	177 947
446	Petroleum coke - Coke de pétrole	-	504	9 582	-	10 086
450	Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	445 889	455 140	236 417	218 125	1 355 571
452	Asphalts and road oils - Asphalte et bitume flué	427	273	76	46 477	47 253
454	Other petroleum and coal products - Autres dérivés du pétrole et de la houille	6 633	20 171	17 013	125 547	169 364
460	Ingots, blooms, billets and slabs, iron and steel - Lingots, blooms, billettes & brames de fer & d'acier	48 289	134 343	11 844	151	194 627
464	Bars and rods, steel - Barres et tiges d'acier	47 117	261 711	117 199	19 438	445 465
466	Plates, steel, fabricated - Plaques d'acier travaillé	73	28 664	4 405	1 041	34 183
468	Sheet and strip, steel - Feuilles et feuilards d'acier	5 846	111 517	15 926	9 012	142 301
474	Pipes and tubes, iron and steel - Tuyaux et tubes de fer et d'acier	1 413	13 405	3 613	5 767	24 198
480	Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. - Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages à d'aluminium n.d.a.	199 443	136 380	465 732	29 940	831 495
482	Copper and alloys in primary forms - Cuivre et alliages de cuivre de formes primaires	128 673	119 035	15 864	-	263 572
516	Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire	339 060	462 778	-	192 218	994 056
554	Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	277 971	190 141	64 378	27 043	559 533
556	Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies - Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	17 600	65 364	70 813	12 184	165 961
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a	134 437	278 344	358 911	286 785	1 058 477
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	285 595	1 964 543	48 185	122 976	2 421 299
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	-	5 190	621	1 301	7 112
Total		7 758 577	22 027 366	8 504 039	4 763 537	43 053 519

<sup>1</sup> Excludes U.S.-U.S. movements.

<sup>1</sup> Exclut les mouvements É.-U.-É.-U.

**Note:** Components may not add up to totals due to rounding.

**Nota :** Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 7.6

Tableau 7.6

**Origin and Destination of the 74 Major Commodities in terms of Tonnage for the Southbound Movements<sup>1</sup>, from Canadian Region of Origin to U.S. Region of Destination Canada, 1996**

**Origine et destination des 74 marchandises principales selon le tonnage, des mouvements nord-sud,<sup>1</sup> de la région Canadienne d'origine à destination d'une région américaine, 1996**

Code Origin - Origine	U.S. Region of Destination - Région de destination des États-Unis				
	North-East	Central	South	West	Total
	Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes ('000)					
Atlantic - Atlantique					
334 Newsprint paper - Papier journal	137 144	34 863	35 848	-	207 855
330 Woodpulp - Pâte de bois	132 115	54 110	2 741	-	188 966
308 Lumber - Bois de construction	64 211	52 893	61 754	296	179 154
336 Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial <sup>1</sup>	57 420	38 412	57 425	1 742	154 999
624 Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a	-	146 848	398	23	147 269
Other Commodities - Autres produits	187 532	55 551	76 293	5 459	324 835
Total	578 422	382 677	234 459	7 520	1 203 078
Quebec - Québec					
624 Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a	170 012	1 733 149	34 196	44 904	1 982 261
334 Newsprint paper - Papier journal	750 608	495 667	336 764	89 449	1 672 488
308 Lumber - Bois de construction	250 873	361 530	912 927	23 384	1 548 714
480 Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. - Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.	199 443	134 714	465 310	9 816	809 283
330 Woodpulp - Pâte de bois	252 234	85 397	17 113	198	354 942
Other Commodities - Autres produits	1 547 736	1 013 038	843 548	135 652	3 539 974
Total	3 170 906	3 823 495	2 609 858	303 403	9 907 662
Ontario					
382 Sulphuric acid - Acide sulfurique	452 328	368 882	242 097	-	1 063 307
558 Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	134 387	277 747	357 450	285 831	1 055 415
450 Refined and manufactured gases, fuel type (lpg) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	426 583	292 996	199 773	31 824	951 176
330 Woodpulp - Pâte de bois	369 038	429 355	105 092	31 263	934 748
334 Newsprint paper - Papier journal	135 990	535 025	125 136	64 996	861 147
Other Commodities - Autres produits	1 450 760	2 018 952	1 055 158	323 106	4 847 976
Total	2 969 086	3 922 957	2 084 706	737 020	9 713 769
Manitoba					
028 Oats - Avoine	278	292 718	6 508	574	300 078
034 Wheat - Blé	24 619	203 471	22 672	-	250 762
370 Vegetable oils and fats, n.e.s. - Huiles et corps gras d'origine végétale n.e.s	22 233	124 561	-	4 134	150 928
136 Oil seed meals (incl.cake) n.e.s. - Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a.	7 737	61 587	129	55 947	125 400
024 Barley - Orge	1 353	97 283	388	13 393	112 417
Other Commodities - Autres produits	17 125	377 575	73 202	142 207	610 109
Total	73 345	1 157 195	102 899	216 255	1 549 694



Table 7.6

**Origin and Destination of the 74 Major Commodities in terms of Tonnage for the Southbound Movements<sup>1</sup>, from Canadian Region of Origin to U.S. Region of Destination Canada, 1996 – Concluded**

Tableau 7.6

**Origine et destination des 74 marchandises principales selon le tonnage, des mouvements nord-sud,<sup>1</sup> de la région Canadienne d'origine à destination d'une région américaine, 1996 – fin**

		U.S. Region of Destination - Région de destination des États-Unis				
Code Origin - Origine		North-East	Central	South	West	Total
		Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
		Tonnes ('000)				
Saskatchewan						
416	Muriate of potassium(potash) - Chlorure (muriate) de potassium	2 065	4 496 573	741 156	322 183	5 561 977
028	Oats - Avoine	2 197	379 894	34 869	9 400	426 360
034	Wheat - Blé	18 673	362 753	20 617	-	402 043
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s - Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	12 157	153 654	14 106	3 707	183 624
330	Woodpulp - Pâte de bois	46 725	100 748	19 170	952	167 595
Other Commodities - Autres produits		50 725	800 335	127 012	102 737	1 080 809
Total		132 542	6 293 957	956 930	438 979	7 822 408
Alberta and Northwest Territories - Alberta et Territoires du Nord-Ouest						
288	Liquid sulphur - Soufre liquide	-	1 050 622	409 483	2 224	1 462 329
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s - Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	-	376 312	90	699 916	1 076 318
308	Lumber - Bois de construction	40 378	540 104	360 796	39 569	980 847
330	Woodpulp - Pâte de bois	82 711	547 545	158 019	102 545	890 820
388	Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. - Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a	3 073	615 866	8 352	227 746	855 037
Other Commodities - Autres produits		167 517	1 515 349	408 761	1 670 709	3 762 336
Total		293 679	4 645 798	1 345 501	2 742 709	9 027 687
British Columbia - Colombie-Britannique						
308	Lumber - Bois de construction	353 525	983 015	1 089 153	176 048	2 601 741
330	Woodpulp - Pâte de bois	184 018	345 321	54 427	21 855	605 621
238	Bituminous coal - Houille grasse	-	423 924	-	-	423 924
334	Newsprint paper - Papier journal	1 893	19 515	6 081	13 797	41 286
384	Inorganic acids and oxygen compounds of non-metals or metalloids, n.e.s. - Acides inorganiques & composés composés d'oxygène de produits non métalliques	-	4 600	9 851	15 674	30 125
Other Commodities - Autres produits		1 161	24 912	10 174	90 277	126 524
Total		540 597	1 801 287	1 169 686	317 651	3 829 221
Canada Total - Total Canada		7 758 577	22 027 366	8 504 039	4 763 537	43 053 519

<sup>1</sup> Excludes U.S.-U.S. movements.

<sup>1</sup> Exclut les mouvements É.-U.-É.-U.

**Note:** Components may not add up to totals due to rounding.

**Nota :** Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.



## Chapter 8

### Survey Concepts and Data Limitations

#### Collection Authorities and Related Classifications

Railway statistics contained in this publication were collected in accordance with the provisions of the *Carriers Information Regulations* under section 50 of the **Canada Transportation Act** and Chapter S-19 of the *Statistics Act* (Revised Statutes of Canada 1985).

Financial as well as operating and commodity statistics are produced from reports submitted by common carrier railways. Of the reporting companies most fall within the legislative authority of Transport Canada (TC). Financial details of railways are reported in accordance with the *Uniform Classification of Accounts* (UCA), as prescribed by the Canadian Transportation Agency (CTA). The UCA was revised for the 1982 survey year resulting in changes in the reporting of data and classification of carriers. This also facilitated the separation by the railways of their rail and non-rail operations. Readers are advised to refer to the Uniform Classification of Accounts to assist in the interpretation of the information presented in this publication.

Railway companies, falling within the legislative authority of the Parliament of Canada are classified as follows:

- Class I - Canadian National Railways, Canadian Pacific Limited and VIA Rail Canada Inc., and their related operations.
- Class II - Other carriers involved in Canadian rail (freight) transportation.
- Class III - Other companies such as terminal, bridge and tunnel companies.

The companies surveyed correspond, with few exceptions, to the industry group 453 - Railway Transport and Related Service Industries, in Statistics Canada's *Standard Industrial Classification* (Catalogue No. 12-501, 1980 edition).

Commodity detail is reported according to the U.S. Standard Transportation Commodity Classification (STCC) and converted to a 320 code structure derived from *Standard Commodity Classification* Manual of Statistics Canada (Catalogue No. 12-502, 1972).

Employment statistics are collected in accordance with the *Uniform Classification of Railway Employees* (introduced January 1, 1964).

## Chapitre 8

### Concepts d'enquête et limites des données

#### Organismes de collecte et classifications connexes

Les présentes statistiques sur le transport ferroviaire ont été recueillies conformément aux dispositions du *Règlement sur les renseignements des transporteurs* en application de l'article 50 de la *Loi sur les transports au Canada* et du Chapitre S19 de la *Loi sur la statistique* (Lois révisées du Canada, 1985).

Les données financières et opérationnelles, ainsi que celles portant sur les marchandises, sont produites à partir des déclarations soumises par les compagnies de chemins de fer publiques. La majorité des compagnies déclarantes sont sous la juridiction de Transports Canada (TC). Le lecteur trouvera ici les états financiers des chemins de fer publics exploités au Canada, déclarés suivant la *Classification uniforme des comptes* (CUC) établie par l'Office des transports du Canada (OTC). La CUC a été révisée pour l'année d'enquête 1982, ce qui a eu pour effet de modifier la méthode de déclaration des données et la classification de transporteurs, et de faciliter la distinction, pour les sociétés ferroviaires, entre les activités ferroviaires et les activités non ferroviaires. Les lecteurs sont priés de consulter la *Classification uniforme des comptes* pour interpréter les présentes données.

Les sociétés ferroviaires qui relèvent de l'autorité législative du Parlement du Canada sont classées comme suit :

- Catégorie I - Le Canadien National, le Canadien Pacifique Limité et VIA Rail Canada Inc., ainsi que les opérations qui leur sont reliées.
- Catégorie II - Tous les autres transporteurs participant aux opérations de transport des chemins de fer canadiens
- Catégorie III - Les autres compagnies, comme celles qui exploitent des gares, des ponts et des tunnels.

Les compagnies observées correspondent, à quelques exceptions près, au groupe 453 des industries - Industries du transport et des services ferroviaires, *Classification type des industries* de Statistique Canada (no 12-501 au catalogue, édition de 1980).

Les renseignements sur les marchandises sont présentés conformément à la « Standard Transportation Commodity Classification » (STCC) des États-Unis et transformés selon une structure qui se fonde sur la *Classification type des produits* de Statistique Canada (no 12-502 au catalogue, 1972).

Les statistiques sur l'emploi sont recueillies en fonction de la *Classification uniforme canadienne des employés ferroviaires* (entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1964).



## Survey Methodology, Coverage and Data Limitations:

### Financial, Operating and Commodity Statistics

#### Coverage and Survey Methodology

Financial and operating statistics contained in this publication are derived from a mail census of Class I, II and III common carrier railways. In order to meet confidentiality requirements and avoid residual disclosure, data for Class II and III carriers are grouped together.

Companies falling under federal jurisdiction report data on schedules or forms, specified by Transport Canada. Other railway carriers report directly to Statistics Canada on similar schedules. Individual reports undergo comprehensive review upon receipt and are edited for consistency and reliability.

#### Data Limitations

Users are advised to consult the UCA for concepts and reporting definitions as survey results may be misconstrued or improperly interpreted without prior knowledge of the accounts. For example, carriers may report total traffic over their tracks, hence operating statistics, such as passenger car-kilometres and freight car-kilometres may be duplicated.

Railway transportation statistics cover the activities of common carriers offering services to the general public, or industrial sectors, for compensation. **Private railways**, that transport goods solely for parent companies and do not operate on a for-hire basis, **are excluded**.

#### Special Notes on Commodity Statistics:

- i) Freight interlined between two-or-more Canadian rail carriers is included only once - unless specified otherwise - to avoid duplication. Traffic handled in intermediary switching service is excluded.
- ii) For the purpose of this publication, traffic south of the border is considered a United States rail connection for railways that operate in both Canada and the United States. Thus, freight crossing the international boundary (whether from or to a non-reporting United States railroad at that point, or carried by one of the respondents reporting in this series), appears as a "receipt from" or "delivery to" a United States rail connection.
- iii) Certain extensions of Canadian National and Canadian Pacific rail services in the United States are, for statistical purposes, considered part of the Canadian operations and are included. This includes, for the most part, overhead movements (Canada to Canada through the United States) and short rail extensions across the border to connecting United States carriers.

## Méthodes et champ d'enquête et limites des données:

### Statistiques financières, d'exploitation et des marchandises

#### Méthodes et champ d'enquête

Les statistiques financières et d'exploitation présentées dans cette publication ont été tirées d'un recensement des compagnies ferroviaires des catégories I, II et III. Afin d'assurer la confidentialité des données et d'éviter des divulgations résiduelles, les données portant sur les transporteurs des catégories II et III ont été regroupées.

Pour les sociétés ferroviaires qui relèvent de l'autorité fédérale, les données sont recueillies par l'entremise de formulaires ou d'annexes statistiques rédigés par Transports Canada. Les autres compagnies fournissent les données directement à la Division des transports de Statistique Canada sur des formulaires similaires. Les rapports sont examinés individuellement et vérifiés pour en assurer la fiabilité.

#### Limites des données

Les lecteurs sont priés de consulter la CUC pour obtenir une définition des concepts et des méthodes de déclaration, les résultats d'enquête pouvant être mal interprétés si l'on ne possède pas les connaissances requises des comptes. Ainsi, les transporteurs peuvent déclarer le trafic total sur leurs voies, ce qui peut entraîner un double comptage des statistiques d'exploitation comme le nombre de voitures-kilomètres et de wagons-kilomètres.

Les statistiques sur le transport ferroviaire représentent seulement les activités des transporteurs publics, c'est-à-dire les compagnies ferroviaires qui offrent des services au grand public ou au secteur industriel, contre rémunération. **Les chemins de fer pour compte propre** qui transportent les produits de compagnies affiliées et qui n'opèrent pas pour compte d'autrui **sont exclus**.

#### Notes supplémentaires sur les statistiques sur les marchandises:

- i) Le fret transporté par deux compagnies ferroviaires canadiennes ou plus est inclus seulement une fois - à moins d'indication contraire - afin d'éviter le double comptage. Le fret transporté par le service d'aiguillage intermédiaire est exclu.
- ii) Aux fins de cette publication, une compagnie qui exploite au Canada et aux États-Unis aura tout son trafic au sud de la frontière considéré comme un raccordement ferroviaire aux États-Unis. Par conséquent, le fret qui traverse la frontière (en provenance ou à destination d'une compagnie ferroviaire américaine non déclarante ou transporté par une compagnie déclarante dans cette série) apparaît comme "reçu de" ou "livré à" une compagnie ferroviaire américaine de raccordement.
- iii) Aux fins statistiques, certains services ferroviaires du Canadien National et du Canadien Pacifique aux États-Unis sont considérés comme faisant partie intégrante de leurs opérations canadiennes et traités comme tels. Sont inclus dans ces services, pour la plupart, les mouvements intermédiaires (du Canada au Canada en passant par les États-Unis) et de courts prolongements ferroviaires de l'autre côté de la frontière raccordés à des transporteurs américains.

## Commodity Origin and Destination Statistics

### Coverage and Survey Methodology

Commodity origin and destination statistics are provided to the CTA and represent an annual census of waybill records from the two major railways - the Canadian National and Canadian Pacific. Freight interlined with Class II carriers is included while interline duplication between CN and CP is removed by CTA. Each record represents a freight movement and shows origin, destination, commodity code, mass, waybill revenues and other related information. Statistics Canada, however does not receive data on revenues from CTA.

### Commodity Classification

The commodity groups shown are based on 320 codes, corresponding to an aggregation of the **Standard Commodity Classification** (SCC) of Statistics Canada. These are the same commodity groups used for Carloading statistics. The principal criteria employed for grouping commodities in the SCC are stage of fabrication, chief component material and purpose.

Both railways classify commodities using the seven-digit STCC for their own internal purposes and report the data to the CTA in this format. Before their release to Statistics Canada, the STCC commodity codes are converted to the 320 commodity codes.

### Origin and Destination

CN reports Standard Point Location Code (SPLC) for points of origin and destination in Canada. CP provides Freight Station Accounting Code (FSAC) for points of origin and destination. These codes are matched by CTA for the two railways and an aggregate file containing provincial origin and destinations is provided to Statistics Canada. The point of origin and destination quoted is the point where the rail traffic begins or terminates in the case of intermodal traffic. In the case of interlined shipments, the origin and destination refers, also, to the rail transport origin and destination, which may differ from the point at which CN or CP picked up or delivered the goods.

### Trans-border shipments

These shipments with Canadian origin which terminate in the United States as well as shipments originating in United States which terminate in Canada, are included in the data.

### In-transit traffic

In-transit traffic refers to movements where both the origin and the destination reported are in the United States. These are also included in the tabulation results.

## Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises

### Méthodes et champ d'enquête

Les statistiques sur l'origine et la destination des marchandises sont fournies à l'OTC et représentent les données d'un recensement annuel des feuilles de route des deux principales sociétés ferroviaires, le Canadien National et le Canadien Pacifique. Le fret faisant l'objet de mouvements inter-réseaux avec les transporteurs de catégorie II est inclus, tandis que le double comptage des transferts entre le CN et le CP est supprimé par l'OTC. Chaque enregistrement représente un mouvement de marchandises et contient des données sur l'origine, la destination, les catégories de marchandises, le volume, les revenus des feuilles de route et d'autres renseignements connexes. Cependant, les données sur les recettes ne sont pas transmises à Statistique Canada par l'OTC.

### Classifications des produits

Les groupes de marchandises indiqués sont fondés sur les 320 catégories de marchandises qui sont une agrégation de la **Classification type des produits** (CTP) de Statistique Canada. On retrouve ces mêmes groupes pour les données sur les chargements de wagons portant sur le trafic des marchandises payantes. Les principaux critères utilisés pour regrouper les marchandises dans la CTP sont l'étape de fabrication, la matière principale et l'objet.

Les deux sociétés ferroviaires attribuent un code à sept chiffres (STCC) pour leurs propres enregistrements et présentent ces données à l'OTC sous ce format. Avant d'être remis à Statistique Canada, les codes de produits STCC sont convertis aux 320 codes de marchandises.

### Origine et destination

Le CN déclare le code unifié des localités desservies (SPLC) correspondant aux points d'origine et de destination au Canada. Le CP fournit le code comptable de la gare de manutention (FSAC) correspondant aux points d'origine et de destination des marchandises. L'OTC procède à l'appariement des codes des deux sociétés ferroviaires et fournit à Statistique Canada un fichier agrégé contenant les points d'origine et de destination provinciaux. Le point d'origine et de destination fourni est le point de départ ou le point d'arrivée du mouvement ferroviaire dans le cas du trafic intermodal. Dans le cas des transferts inter-réseaux, les données sur l'origine et la destination renvoient également à l'origine et à la destination des mouvements ferroviaires qui peuvent différer des localités où le CN et le CP prennent ou livrent les marchandises.

### Expéditions transnationales

Les expéditions qui partent du Canada à destination des États-Unis et vice-versa sont comprises dans les données.

### Trafic en transit

Le trafic dont l'origine et la destination sont déclarées aux États-Unis fait également partie des données.

**Marine Imports or Exports**

These refer to domestic movement of goods originating in Canada destined for other countries (other than U.S.) and vice versa, by water transport.

**Data Limitations**

Data for Canadian National and Canadian Pacific are aggregated by CTA before their release to Statistics Canada, as a result freight movements cannot be identified separately.

**Importations ou exportations par mer**

Il s'agit des mouvements intérieurs des marchandises expédiées par mer du Canada vers d'autres pays (autres que les États-Unis) et vice-versa.

**Limites des données**

L'OTC regroupe les données relatives au Canadien National et au Canadien Pacifique avant de les fournir à Statistique Canada. Aussi les mouvements de fret ne peuvent-ils être identifiés individuellement.



# Glossary

## 1. Average Freight Carload

This average is obtained by dividing tonne-kilometres by the number of loaded freight car-kilometres.

## 2. Average Train Speed

Average train speed is obtained by dividing train-kilometres by train hours. Train hours may include en route train switching time.

## 3. Box Car

Box car is a closed railroad car with a roof and a door which is used for general service.

## 4. Business Car

Cars owned or leased by common carriers, or owned by individuals using free transportation, which are used for office or business purposes in transportation service.

## 5. Caboose

A freight train car usually attached to the rear of the train for the use of train-men in giving and receiving signals, handling car records, and performing other duties.

## 6. Canadian Rail Operations

Rail operations consist of transportation by rail of goods and passengers (both inter-city and commuter) including intermodal transportation which may involve modes other than rail where such operations are required to complete a rail move.

## 7. Car-kilometres

A car-kilometre is the movement of a unit of car on one kilometre of track.

## 8. Carload

A carload is a shipment that uses one rail car for its transportation.

## 9. Carrier

Carrier means the entity having the legal authority to operate the railway.

## 10. Classification of Carriers

Railway carriers within the legislative authority of the Parliament of Canada are classified as follows:

Class I - Canadian National Railway, Canadian Pacific Limited and VIA Rail Canada Inc., and their related operations.

Class II - Other carriers involved in Canadian rail transportation operations.

Class III - Other companies which report under the **Railway Act**, such as bridge and terminal companies.

## 11. Classification of Employees

All employees are classified with respect to their occupation and assigned to their proper function and occupational class. Employees that work in more than one classification are prorated accordingly. Service hours and compensation are also distributed among the occupational classes in which the employee has worked.

## 12. Coach

A term commonly used to designate passenger cars which are used for day travel. They are fitted with conventional or reclining seats.

## 13. Common Carrier

A railway that offers its services to the general public to transport passengers and/or goods for compensation.

## 14. Compensation, Total

The compensation is the gross amount paid to employees, including vacations, holidays, leaves of absence with pay and before deductions for income tax. Compensation should not include retroactive wage increases, which, although paid during the current year, pertain to a prior period.

## 15. Container on Flat Car (C.O.F.C.)

Transportation of loaded or empty containers on railway flat cars representing a form of intermodal transport.

## 16. Current Ratio

A measure of liquidity obtained by dividing current assets by current liabilities. This ratio is used to show the ability to pay current debts from current assets.



**17. Debt-Asset Ratio**

A measure of solvency calculated by dividing total liabilities by total assets.

**18. Debt-Equity Ratio**

A measure of solvency calculated by dividing total liabilities by owner's equity.

**19. Delivered to United States rail**

Traffic delivered to United States rail connections or transported across the border by the respondent.

**20. Delivered to other railways in Canada**

Traffic delivered directly to connecting Canadian rail carriers and deliveries to other modes of transport (other than car ferries) when these move at joint rates on through billing, or when a subsequent rail haul is indicated.

**21. Destination**

Refers to the railway destination, not including connecting modes of transport, and is coded by the railway's respective station number. In the case of interlined shipments, the destination refers to the rail transport destination, not the point at which the reporting railway delivered the goods.

**22. Employee**

An employee is defined as every person in the service of a reporting carrier, whether on a full-time or part-time basis, and subject to the carrier's continuous authority to supervise and direct the manner of rendition of his service.

**23. Employees, Number of**

The number of employees is the average of counts made each month throughout the year. The count is not restricted to the number of personnel actually on duty, and includes all other regularly assigned employees and those on vacation or sick leave with pay. Persons on leave without pay or under suspension are not included.

**24. Employment Functions**

The major railway Employment Functions are:

- General
- Road Maintenance
- Equipment Maintenance
- Transportation (non-train and train)

**25. Empty Car-kilometres**

Kilometres run by freight cars without load, and flat cars loaded with railroad owned or controlled highway trailers or containers, moving without revenue waybill, excluding company service equipment designed for use exclusively in work service.

**26. Equipment (Operations)**

This activity concerns all operations and transactions related to railway equipment, including locomotives, freight cars, passenger cars, inter-modal equipment, roadway machines, and work equipment. The operations or transactions within this activity include repair and maintenance, leases, rentals and depreciation of railway equipment.

**27. Equipment Maintenance (Employment function)**

This function refers to maintenance and servicing of all motive power, car, shop and power plant equipment.

**28. First Main Track**

Also referred to as, road operated. It is equivalent to the length of single or first main track, measured by the distance between terminals over which railway transportation service is conducted (excludes parallel, yard and siding trackage).

**29. Fiscal Period**

Annual data refer to year ending December 31.

**30. Freight Car-kilometres**

A freight car kilometre is the movement of a freight car over one kilometre of track.

**31. Freight-train Car-kilometres**

Kilometres run by loaded and empty freight train cars and caboose cars in transportation service.

**32. Freight Train-kilometres**

The number of kilometres run by all trains between terminals or stations for the transportation of company or revenue freight; also kilometres run by trains made up of empty freight train cars, and by trains consisting of a locomotive and a caboose running light in connection with such service. Freight trains hauling passenger cars are classified as freight trains.

**33. General (Operations and Employment function)**

This activity group concerns all operations and transactions related to the railway as a whole and includes general administration, employee benefits, taxes, insurance, purchasing and material stores.

The functions performed in this classification are required to support the overall railway enterprise.

**34. Gondola Car**

A car with sides and ends but no top, used for hauling commodities such as sand, gravel and coal.

**35. Gross Domestic Product**

The gross domestic product is the value of goods and services produced in a country.

**36. Gross Tonne-kilometres**

A gross tonne-kilometre is the movement of a tonne of rail equipment and intermodal equipment (including freight) over one kilometre of track. This covers all movements over the carrier's tracks except switching operations, including operations by other carriers.

**37. Head-end Car**

A passenger train car designed for transporting mail, baggage, newspapers, milk in cans, etc. and not equipped to accommodate passengers.

**38. Hopper Car**

A car which moves dry bulk freight and usually unloads through gravity by vents on the underside.

**39. Industrial Track**

A switching track serving industries such as mines, mills, smelters and factories.

**40. Interline Freight**

Tonnage passing over the lines of two or more carriers. The interchange is termed an interline movement.

**41. Intermediate Switching**

A switching service includes all the elements of switching performed by a carrier which neither originates nor terminates the shipment nor receives a line-haul on that shipment.

**42. Intermodal**

Inter-modal operations involve more than one mode of transport to complete the movement of shipments. Goods are carried in a highway trailer or freight container, which is transferred between a rail car and some other mode usually, a truck or ship.

**43. International Carrier**

A carrier that operates between Canada and the United States.

**44. Inter-provincial Carrier**

A carrier that operates in more than one province or territory.

**45. In-transit**

In-transit implies cargo or passengers en route between the point of origin and the point of destination.

**46. Intra-provincial Carrier**

A carrier that operates in only one province or territory.

**47. Joint Facility**

Railway tracks, yards, terminals, and other facilities owned by one carrier and used jointly by two or more carriers.

**48. Length of Road Operated**

The single or first main track measured by the distance between terminals, over which railway transportation is conducted.

**49. Light Locomotive**

A locomotive which moves under its own power without pulling any cars.

**50. Line-haul**

The movement of trains between terminals and stations on the main or branch lines of the railway, exclusive of switching operations.

**51. Loaded**

Revenue freight originating directly on the track belonging to the respondent, including that received from private, non-reporting industrial sidings; freight received from switching roads connecting with the respondent where such freight has not previously been given line-haul transportation; freight received from other modes of transport; freight re-shipped following milling or fabrication at some point in transit; and idler or trailer cars.

**52. Loaded Car-kilometres**

Kilometres run by freight cars in freight and passenger trains loaded with revenue or non-revenue freight and also by company service equipment designed for use exclusively in work service.

**53. Local Traffic**

Traffic originating and terminating on the same railway without an intermediate haul by a connecting railway.

**54. Locomotive Unit**

A piece of railway rolling stock containing engines used to propel a train along the track but not capable itself of accommodating passengers or freight. Such units may be used singly (with a crew cab) or in conjunction with other units, with all such units usually being controlled from the cab of one of the units.

**55. Locomotive Unit-kilometre**

A locomotive unit-kilometre is the operation of a locomotive unit over a kilometre of track. VIA trains are considered part of the operating carrier's operations.

**56. Non-revenue Freight**

Company materials and supplies transported without charge in freight trains of a particular railway for its own use.

**57. Occupational Classification**

The major railway Occupational Classifications are:

- Managerial and Supervisory
- Professional, Technical and Staff Assistants
- Clerical
- Running Trades
- Working Foremen
- Craftsmen, Tradesmen, Lead Hands, Service Workers and Helpers
- Labourers, including Building Attendants and Coach Cleaners
- Floating Equipment Employees (Railway) and Employees in Other Operations

**58. On Company Service (O.C.S.)**

The movement of non-revenue loaded cars for the company's own purposes such as work equipment, rail ties or ballast.

**59. Operating Ratio**

The operating ratio is the proportion of total operating revenues absorbed by total operating expenses.

**60. Other Main Track**

Length of track in the third or subsequent line parallel to the first and second main tracks.

**61. Parlour Car**

A passenger car of a more luxurious character than a day coach having revolving seats, and other conveniences and on which an extra fare is charged.

**62. Passenger Car**

A car equipped to carry passenger, baggage, etc., in passenger train service.

**63. Passenger Car-kilometres**

Kilometres run by passenger cars, including both loaded and empty car-kilometres. Passenger car-kilometres in VIA trains may be recorded by both VIA and the operating carrier.

**64. Passenger-kilometres**

The movement of a passenger over a distance of one kilometre. Passenger-kilometres are derived by multiplying the number of passengers by distance travelled.

**65. Passenger Locomotive-kilometres**

The number of kilometres run by locomotives in passenger-train service.

**66. Passenger train Car-kilometres**

Kilometres run by passenger train cars, including empty cars deadheaded in connection with passenger service.

**67. Passenger train-kilometres**

Kilometres run by passenger trains, to transport passengers and baggage etc., including trains comprised of deadhead passenger cars.

**68. Passing Tracks and Crossovers**

Length of track parallel to first or other main track designated for meets and overtakes (passing) of trains and track provided for movement of trains between main tracks

**69. Piggyback**

Piggyback is a term used to describe the transportation of loaded or empty highway trailers, or containers, on rail cars.

**70. Private-line Cars**

Freight cars owned by companies other than the railways and used for the transportation of goods over various lines. These are sometimes called private cars.

**71. Private Siding**

A small line owned by an individual or company and connected to a railway line.

**72. Railway Operations**

This activity concerns all of the operations of the railway which are directly involved in providing transportation service, including train operations, yard operations, train control operations, inter-modal operations, station and terminal operations, and other modes of transport used as an integral part of a rail service.

**73. Real Gross Domestic Product**

The Gross Domestic Product expressed in constant dollars.

**74. Received from other Railways in Canada**

Traffic received directly from connecting Canadian rail carriers and receipts from other modes of transport (other than car ferries) when these move at joint rates on through billing, or when a previous rail haul is indicated.

**75. Received from United States rail destined to Canadian points**

Traffic received from United States rail and transported across the border by the respondent, destined to Canadian points.

**76. Received from United States rail destined to United States points**

Overhead traffic representing freight moving from United States rail connections to points in the United States through Canada.

**77. Revenue Passenger**

A person travelling on a train by right of fare.

**78. Road Maintenance (Employment function)**

This function represents the construction and maintenance of all track and structures and signal installations.

**79. Rolling Stock**

Transportation equipment on wheels owned by a rail carrier, not including motive power equipment.

**80. Second Main Track**

Is equivalent to length of track in a second line running parallel to first main track where double track (or triple track, etc.) is laid on the same road-bed.

**81. Self-propelled Car**

A single motor-powered unit of railway equipment designed to carry passenger or baggage traffic. It is not considered to be a locomotive. It is also referred to as a motor car or rail diesel car.



## 82. Service Hours Paid For

Hours paid for include time actually worked plus time for such items as vacation, holiday, leave of absence when paid for, and applies to all employees.

## 83. Standard Transportation Commodity Code (STCC)

The STCC system is a seven digit coding structure designed to classify all commodities or articles transported by rail.

## 84. Tonnes of Revenue Traffic

This figure records the total weight of revenue shipments.

## 85. Tonne-kilometre

The movement of one tonne, over a distance of one kilometre.

## 86. Trailer on flat car (T.O.F.C.)

Transportation of loaded or empty highway trailers on railway flat cars representing a form of intermodal transport.

## 87. Train

A unit or a combination of units of equipment (exclusive of light locomotives) equipped with self-contained motor equipment for movement over tracks. A self-propelled car moving on its own is a train, as is a several car freight train.

## 88. Train Hours

Train hours are measured as the time taken by a train between departure and arrival station, minus time spent in train switching en route.

## 89. Train-kilometres

A train-kilometre is the movement of a train over one kilometre of track.

## 90. Train Switching

Switching service performed by train locomotives at terminals and at stations en route.

## 91. Train Switching Locomotive-kilometres

Kilometres allowed to train locomotives for performing train switching. The time actually taken up in such service is converted into kilometres at a rate of 9.6 kilometres per hour.

## 92. Trans-border Shipment

A shipment originating in Canada and terminating in the United States as well as a shipment originating in United States and terminating in Canada.

## 93. Transportation (Employment function)

This function represents scheduling, dispatching and operating trains and other ancillary services, the operation of terminal facilities and the distribution of cars and motive power. This function is also responsible for the movement of merchandise by means of the integration of express and less than carload operations.

## 94. Uniform Classification of Accounts (U.C.A.)

Uniform Classification of Accounts and Related Railway Records as prescribed by the National Transportation of Canada (now called the Canadian Transportation Agency), for use by all railways under federal jurisdiction. These accounts are also used for railway carriers whose data are collected under the authority of the Statistics Act.

## 95. Unloaded

Freight terminating directly on the road of the respondent. It includes, freight delivered to private, non-reporting industrial sidings and grain unloaded at interior, lake and coastal elevators for export. Also freight delivered to switching roads connecting with the respondent where there is no further line-haul; freight delivered to other modes of transport; and, freight unloaded for milling or fabrication at some point in transit.

## 96. Ways and Structures (Operations)

This activity concerns all operations and transactions related to the fixed plant of the railway, including track and roadway, buildings, signals, communication and power facilities, terminals and fuel stations. The operations or transactions within this activity include repair and maintenance, leases, rents, and depreciation of railway fixed plant.

## 97. Work train Service

A service performed by a train engaged in company service for which no revenue is received.

## 98. Yard Switching

Switching service performed by locomotives in yards where regular switching is performed, including both terminal switching and transfer operations within yard limits.

## 99. Yard Switching Kilometres

Yard switching kilometres are measured as time spent in yard switching (including train transfer), converted to kilometres at a rate of 9.6 kilometres per hour.



# Glossaire

## Automotrice – 81

Élément motorisé du matériel ferroviaire (autre qu'une locomotive) aménagé pour le transport des voyageurs ou des bagages. On dit aussi qu'il s'agit d'un véhicule automoteur ou d'un autorail.

## Autre voie principale - 60

Voie parallèle à la première et à la deuxième voie principale.

## Catégories d'employés – 11

Tous les employés sont classés selon leur profession et ils ont une fonction et une catégorie professionnelle qui leur est propre. Les employés qui oeuvrent dans plus d'une catégorie professionnelle sont classés au prorata. Les heures de services et la rémunération sont aussi établies selon les catégories professionnelles dans lesquelles l'employé a travaillé.

## Catégories de transporteurs – 10

Les catégories de transporteurs ferroviaires qui relèvent de la compétence législative du Parlement du Canada sont les suivantes :

Catégorie I – Canadien National, Canadien Pacifique et VIA Rail et leurs services connexes.

Catégorie II - Autres transporteurs menant des activités de transport ferroviaire au Canada.

Catégorie III - Autres compagnies assujetties à la **Loi sur les chemins de fer**, comme celles qui exploitent des gares, des ponts et des tunnels.

## Catégories professionnelles – 57

Les principales catégories professionnelles dans le chemin de fer sont les suivantes :

- Direction et surveillance
- Professionnels, techniciens et adjoints administratifs
- Personnel de bureau
- Personnel itinérant
- Contremaîtres exécutants
- Ouvriers spécialisés, hommes de métier, chefs d'équipe, préposés à l'entretien et aides
- Manoeuvres, y compris les préposés aux bâtiments et les préposés au nettoyage des voitures ordinaires
- Personnel du matériel flottant (société ferroviaire) et employés à d'autres tâches

## Chargé – 51

Se dit des marchandises payantes provenant directement de la voie appartenant au répondant, y compris les marchandises provenant d'embranchements industriels privés, non-déclarants; les marchandises provenant de voies de manoeuvre raccordées à celles durépondant lorsque ces marchandises n'ont pas déjà fait l'objet d'un transport sur un parcours de ligne; les marchandises reçues d'autres modes de transport; les marchandises réexpédiées après usinage ou transformation en cours de route; et les wagons-tampons et les semi-remorques.

## Classification uniforme des comptes (CUC) – 94

Classification uniforme des comptes et des documents ferroviaires connexes que doivent utiliser toutes les sociétés ferroviaires qui relèvent de la compétence fédérale et qui est prescrite par l'Office des transports du Canada (anciennement l'Office national des transports). Ces comptes sont également utilisés pour le transporteur ferroviaire dont les données sont recueillies en vertu de la Loi sur la statistique seulement.

## Conteneur sur wagon plat (CSWP) – 15

Forme de transport intermodal consistant à transporter des conteneurs vides ou chargés sur des wagons plats.

## De service (DS) – 58

Déplacement de wagons chargés de marchandises non payantes pour les besoins de la compagnie, comme du matériel de service, des traverses ou sur lest.

## Déchargé – 95

Se dit des marchandises livrées directement à partir d'une ligne du répondant, soit : les marchandises livrées à des embranchements privés non enquêtés et les céréales déchargées à des élévateurs intérieurs, à des élévateurs sur des lacs et sur la côte pour exportation; les marchandises livrées à des voies de manoeuvre raccordées au répondant au point à partir duquel plus aucun transport n'a lieu; les marchandises livrées à d'autres modes de transport; et les marchandises déchargées en vue d'une transformation ou d'un usinage en cours de route.

## Destination – 21

Destination du transport ferroviaire, à l'exclusion des modes de transport de correspondance, selon les numéros respectifs des gares. Dans le cas des expéditions interréseaux, la destination est celle du transport ferroviaire, et non le point où la société ferroviaire enquêtée a livré les marchandises.



## Deuxième voie principale - 80

Voie parallèle adjacente à la première voie principale, par exemple la voie double (ou la deuxième voie d'une voie triple, etc.), installée sur un même talus.

## Embranchement particulier - 71

Ligne courte appartenant à un particulier ou à une société et raccordée à une ligne de chemin de fer.

## Employé - 22

Toute personne qui travaille au service d'un transporteur déclarant, à plein temps ou à temps partiel, et qui est constamment assujéti au pouvoir du transporteur de la superviser et de lui indiquer de quelle façon exécuter son travail.

## En transit - 45

Se dit de marchandises ou de passagers qui sont en route entre leur point d'origine et leur point de destination.

## Entretien des voies (fonction d'emploi) - 78

Construction et entretien des voies, des ouvrages et des signaux.

## Entretien du matériel (fonction d'emploi) - 27

Entretien et réparation de tout le matériel moteur, des wagons, des ateliers et des groupes moteurs.

## Envoi en wagon complet - 8

Expédition exigeant un wagon.

## Envoi moyen en wagon complet - 1

On obtient cette moyenne en divisant le nombre de tonnes-kilomètres par le nombre de wagons-kilomètres chargés.

## Exercice financier - 29

Données annuelles portant sur l'exercice se terminant le 31 décembre.

## Expédition transnationale - 92

Expédition qui part du Canada à destination des États-Unis, et vice-versa.

## Exploitation des chemins de fer canadiens - 6

On entend par exploitation des chemins de fer le transport par rail de marchandises et de passagers (transport interurbain et de banlieue), ainsi que le transport intermodal, lequel peut comprendre des modes autres que le rail lorsque de telles opérations sont nécessaires pour compléter un déplacement par voies ferrées.

## Exploitation ferroviaire - 72

Toutes les activités de la société ferroviaire liées directement au service de transport, soit la circulation des trains, les manoeuvres de triage, les manoeuvres de train, les activités intermodales, les activités dans les gares et les terminus, et les autres modes de transport faisant partie intégrante du service de transport ferroviaire.

## Fonctions d'emploi - 24

Les principales fonctions d'emploi des sociétés ferroviaires sont les suivantes :

- Services généraux
- Entretien des voies
- Entretien du matériel
- Transport (par train ou autrement)

## Heures de service rémunérées - 82

Heures effectivement travaillées, plus les vacances, les jours fériés, les congés, etc., lorsqu'ils sont payés, dans le cas de tous les employés.

## Installations communes - 47

Voies ferroviaires, gares de triage, terminus et autres installations appartenant à un seul transporteur et utilisées par au moins deux transporteurs.

## Intermodal - 42

Dans le transport intermodal, plus d'un mode de transport est utilisé pour acheminer à destination des marchandises. Les marchandises sont transportées par une remorque routière ou un conteneur de marchandises qui est ensuite transféré d'un wagon de chemin de fer à un autre mode, habituellement un camion ou un bateau.

## Livré à d'autres chemins de fer au Canada - 20

Marchandises livrées directement à des raccordements ferroviaires au Canada et à d'autres modes de transport (autres que les traversiers de voitures) lorsque ces marchandises sont acheminées à prix commun sur la feuille de route directe ou lorsqu'un autre transport ferroviaire subséquent est indiqué.

## Livré à des chemins de fer des États-Unis - 19

Marchandises livrées à des raccordements ferroviaires aux États-Unis ou transportées au-delà de la frontière par le répandant.

## Locomotive - 54

Élément du matériel ferroviaire roulant qui contient des moteurs et qui sert à remorquer un train sur la voie, mais qui ne peut transporter ni voyageurs ni marchandises. La locomotive peut se mouvoir seule (si elle comporte une cabine pour le personnel) ou faire partie d'un train dont tous les éléments sont habituellement commandés à partir de l'un des éléments.

**Locomotive de manœuvre-kilomètre – 91**

Nombre de kilomètres sur lesquels des locomotives peuvent faire des manœuvres. Le temps nécessaire à cette fin est converti en kilomètres à raison de 9,6 kilomètres l'heure.

**Locomotive haut-le-pied – 49**

Locomotive circulant seule et ne tirant aucun wagon.

**Locomotive-kilomètre – 55**

Déplacement d'une locomotive sur une distance d'un kilomètre de voie. Les trains de VIA Rail font partie de l'exploitation du transporteur déclarant.

**Locomotives voyageurs-kilomètres – 65**

Nombre de kilomètres parcourus par les locomotives pour le service de trains de voyageurs.

**Longueur des voies exploitées – 48**

Voie unique ou première voie principale, mesurée selon la distance entre les terminus, et servant au transport ferroviaire.

**Marchandises interréseaux – 40**

Marchandises transportées sur les lignes d'au moins deux transporteurs. L'échange est appelé «mouvement interréseaux».

**Matériel d'exploitation – 26**

Toutes les activités et opérations relatives au matériel ferroviaire, soit les locomotives, les wagons de marchandises, les voitures de voyageurs, le matériel intermodal, les machines de voie et le matériel de service. On entend aussi par activités et opérations dans ce contexte les réparations et l'entretien, la location-bail, la location et l'amortissement du matériel ferroviaire.

**Matériel roulant – 79**

Matériel de transport sur roues appartenant à un transporteur ferroviaire, à l'exclusion du matériel moteur.

**Nombre d'employés – 23**

Le nombre d'employés est la moyenne des comptages effectués chaque mois de l'année. Le comptage ne se limite pas aux seuls employés au travail : il comprend tous les autres employés réguliers affectés et ceux qui sont en congé annuel ou en congé de maladie payé. Les personnes en congé sans traitement ou qui ont été suspendues sont exclues.

**Parcours de ligne – 50**

Déplacement de trains entre les terminus et les gares sur les lignes principales ou les embranchements du chemin de fer, à l'exclusion des manœuvres.

**Première voie principale – 28**

On appelle souvent première voie principale la voie qui est en service routier, c'est-à-dire la voie simple qui relie deux terminaux entre lesquels existe un service de transport ferroviaire ; elle ne comprend par les voies parallèles, les voies de triage et les voies d'évitement.

**Produit intérieur brut – 35**

Indicateur servant à évaluer la valeur des biens et des services produits dans un pays.

**Produit intérieur brut réel – 73**

Produit intérieur brut exprimé en dollars constants.

**Provenant d'autres sociétés ferroviaires au Canada – 74**

Marchandises reçues directement de transporteurs ferroviaires canadiens raccordés et d'autres modes de transport (sauf les traversiers de voitures) lorsque ces marchandises sont acheminées à prix commun sur la feuille de route directe ou lorsqu'un autre transport ferroviaire antérieur est indiqué.

**Provenant des États-Unis et destiné à des localités américaines – 76**

Trafic en transit représentant des marchandises se déplaçant de raccordements ferroviaires aux États-Unis à des localités aux États-Unis en passant par le Canada.

**Provenant des États-Unis et destiné à des localités canadiennes - 75**

Marchandises provenant de sociétés ferroviaires américaines et transportées de ce côté-ci de la frontière par le répondant et destinées à des localités canadiennes.

**Rail-route – 69**

Terme utilisé pour décrire le transport de semi-remorques routières ou de conteneurs chargés ou vides sur des wagons de chemin de fer.

**Ratio d'autonomie financière – 17**

Mesure de solvabilité obtenue en divisant le passif total par l'actif total.

**Ratio d'endettement – 18**

Mesure de solvabilité obtenue en divisant le passif total par les capitaux propres.

**Ratio d'exploitation – 59**

Proportion des produits d'exploitation absorbés par les dépenses d'exploitation totales.

**Ratio du fonds de roulement – 16**

Mesure de liquidité obtenue en divisant l'actif à court terme par le passif à court terme. Ce ratio est utilisé pour montrer la capacité de paiement des dettes à court terme avec l'actif à court terme.

## Remorque sur wagon plat (RSWP) – 86

Forme de transport intermodal qui consiste à transporter des semi-remorques routières chargées ou vides sur des wagons plats de chemin de fer.

## Rémunération totale – 14

La rémunération est le montant brut versé aux employés, y compris les congés annuels, les jours fériés, les congés de toutes sortes, etc. qui sont payés, avant les retenues aux fins d'impôt. La rémunération ne comprend pas les hausses salariales rétroactives lesquelles, même si elles sont versées pendant l'exercice en cours, s'appliquent à une période antérieure.

## Seconde voie principale – 80

Seconde voie d'une ligne à deux (ou trois, etc.) voies posée sur une même plate-forme et parallèle à la première voie principale.

## Service des trains de travaux – 97

Service non payant effectué par un train au service de la société ferroviaire.

## Services généraux (exploitation et fonction d'emploi) - 33

Activités et opérations relatives à la société ferroviaire dans son ensemble, ce qui comprend l'administration générale, les avantages sociaux des employés, les taxes, l'assurance, les achats et les fournitures.

Les personnes qui remplissent les fonctions de cette catégorie sont au service de l'ensemble de l'entreprise ferroviaire.

## Triage – 90

Manoeuvre exécutée par les locomotives aux terminus et aux gares, en cours de route.

## Triage dans les cours – 98

Manoeuvre exécutée par des locomotives de manoeuvre dans les gares de triage où il se produit régulièrement des manoeuvres, y compris les manoeuvres terminales et les opérations de transbordement à l'intérieur de la gare de triage.

## Triage en terminal-kilomètres – 99

Temps passé aux manoeuvres réseau en terminal et converti en kilomètres à raison de 9,6 kilomètres l'heure.

## Trafic local – 53

Trafic empruntant le même chemin de fer, du point d'origine au point de destination, et ne faisant l'objet d'aucun transport par une liaison ferroviaire.

## Train – 87

Un ou plusieurs éléments de matériel (à l'exclusion des locomotives haut-le-pied) dont le déplacement sur les voies est assuré par du matériel moteur autonome. Une

voiture automotrice est un train au même titre qu'un train de marchandises de 100 wagons.

## Train de marchandises-kilomètres – 32

Nombre de kilomètres parcourus par tous les trains entre les terminus ou les gares pour le transport de marchandises de la compagnie ou de marchandises payantes; aussi, nombre de kilomètres parcourus par les trains composés de wagons de marchandises vides et par les trains composés d'une locomotive et d'un wagon de queue roulant à vide pour un tel service. Les trains de marchandises qui tirent des voitures de passagers sont considérés comme des trains de marchandises.

## Train-heure – 88

Temps qui s'écoule entre le départ d'un train d'une gare et son arrivée à une autre gare, moins le temps nécessaire aux manoeuvres en route.

## Train-kilomètres – 89

Déplacement d'un train sur une distance d'un kilomètre de voie.

## Trains voyageurs-kilomètres – 67

Nombre de kilomètres parcourus par les trains de voyageurs pour transporter des voyageurs et des bagages, etc., y compris les trains composés de voitures à vide.

## Transport (fonction d'emploi) – 93

Établissement de l'horaire, régulation et conduite des trains, autres services auxiliaires, exploitation des terminus et répartition des wagons et du matériel moteur. Il s'agit aussi du déplacement des marchandises par l'intégration des messageries et des expéditions de détail.

## Transport non commercial – 56

Matériaux et fournitures de la compagnie transportés sans frais dans les trains de marchandises d'une société ferroviaire, pour son propre usage.

## Transporteur – 9

Entité autorisée par la loi à exploiter le chemin de fer.

## Transporteur international – 43

Transporteur qui exerce son activité au Canada et aux États-Unis.

## Transporteur interprovincial – 44

Transporteur qui exerce son activité dans plus d'une province ou d'un territoire.

## Transporteur intraprovincial – 46

Transporteur qui exerce son activité dans une seule province ou un seul territoire.

## Transporteur public – 13

Toute entreprise ferroviaire qui offre ses services à l'ensemble de la population pour le transport des passagers ou des marchandises moyennant contrepartie.



**Vitesse moyenne du train – 2**

On obtient la vitesse moyenne du train en divisant le nombre de trains-kilomètres par le nombre de trains-heures. Le nombre de trains-heures peut comprendre le temps de manoeuvre en cours de route.

**Voies d'évitement et de croisement – 68**

Voies parallèles à la première ou à une autre voie principale, qui permettent aux trains de se croiser ou de se dépasser, ou qui leur permet de changer de voie principale.

**Voie industrielle – 39**

Voie de manoeuvre servant aux industries comme les mines, les usines de traitement, les fonderies et les manufactures.

**Voies et ouvrages (exploitation) – 96**

Toutes les activités et opérations relatives aux installations fixes de la société ferroviaire, soit les voies et les chemins de roulement, les bâtiments, les signaux, les installations de communication et d'énergie électrique, les terminus et les postes de carburant. Sont aussi compris dans ces activités ou opérations, les réparations et l'entretien, la location-bail, la location et l'amortissement des installations ferroviaires fixes.

**Voiture de la direction – 4**

Voiture appartenant à des transporteurs publics ou louée par eux, ou appartenant à des particuliers qui voyagent gratuitement, et qui sert de bureau ou à des fins commerciales dans les transports.

**Voiture de tête – 37**

Voiture de train de passagers conçue pour le transport du courrier, des bagages, des journaux, du lait en boîte, etc., et ne pouvant pas accueillir des passagers.

**Voiture de voyageurs – 62**

Voiture aménagée pour le transport des voyageurs, des bagages, etc., pour le service des trains de voyageurs.

**Voiture ordinaire – 12**

Terme désignant généralement les voitures de passagers servant au transport durant le jour. On y trouve des sièges ordinaires ou à dossier inclinable.

**Voitures de train voyageurs-kilomètres – 66**

Nombre de kilomètres parcourus par les voitures de train voyageurs, y compris les voitures pour le service de train voyageurs.

**Voiture-salon – 61**

Voiture plus luxueuse que la voiture ordinaire, comportant des sièges pivotant et d'autres commodités, et pour laquelle un supplément est exigé.

**Voitures-kilomètres – 63**

Nombre de kilomètres parcourus par des voitures de voyageurs, qu'elles soient occupées ou non. Les voitures-kilomètres pour les trains de VIA peuvent être déclarées soit par VIA, soit par le transporteur.

**Voyageur payant – 77**

Personne qui voyage dans un train moyennant le paiement d'un billet.

**Voyageur-kilomètres – 64**

Déplacement d'un voyageur sur une distance d'un kilomètre. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de voyageurs transportés par la distance parcourue.

**Wagon chargé-kilomètres – 52**

Nombre de kilomètres parcourus par des wagons de marchandises faisant partie de trains de marchandises et de voyageurs transportant des marchandises payantes ou non, et par le matériel de service de la société servant exclusivement à des travaux.

**Wagon couvert – 3**

Wagon à caisse fermée par un toit et comportant une porte, servant à de nombreux usages.

**Wagon de marchandises-kilomètres – 30**

Déplacement d'un wagon de marchandises sur une distance d'un kilomètre de voie.

**Wagon de particuliers – 70**

Wagon de marchandises appartenant à des compagnies autres que ferroviaires et servant au transport de marchandises sur des lignes diverses. On dit parfois «wagon privé».

**Wagon de queue – 5**

Wagon habituellement attaché à la queue d'un train et dans lequel se trouvent des agents de train qui reçoivent et transmettent des signaux, remplissent des feuilles de route et accomplissent d'autres tâches.

**Wagon de train de marchandises-kilomètres - 31**

Nombre de kilomètres parcourus par les wagons chargés et vides d'un train de marchandises et les wagons de queue pour le service de transport.

**Wagon vide-kilomètres – 25**

Nombre de kilomètres parcourus par des wagons de marchandises sans chargement et des wagons plats chargés de semi-remorques routières ou de conteneurs appartenant à la société ferroviaire ou contrôlés par elle, qui se déplacent sans feuille de route commerciale, à l'exclusion du matériel réservé au service de la compagnie et ne servant qu'à effectuer des travaux.

**Wagon-kilomètre – 7**

Déplacement d'un wagon sur une distance d'un kilomètre.

**Wagon-tombereau – 34**

Wagon muni de faces latérales et de bouts, mais dépourvu de toit, servant au transport de marchandises comme le sable, le gravier et le charbon.

**Wagon-trémie – 38**

Wagon servant au transport de marchandises sèches en vrac dont le déchargement s'effectue par gravité au moyen de trémies du côté inférieur.



# ORDER FORM

Statistics Canada

## TO ORDER:

**MAIL**  
Statistics Canada  
Operations and Integration  
Circulation Management  
120 Parkdale Avenue  
Ottawa, Ontario  
Canada K1A 0T6

**PHONE**  
1 800 267-6677

Charge to VISA or MasterCard. Outside Canada and the U.S., and in the Ottawa area, call (613) 951-7277. Please do not send confirmation.

**FAX**  
1 800 889-9734

or (613) 951-1584. VISA, MasterCard and purchase orders only. Please do not send confirmation. A fax will be treated as an original order.

**INTERNET order@statcan.ca**

(Please print)

**1 800 363-7629**  
Telecommunication Device  
for the Hearing Impaired

Company

Department

Attention

Title

Address

City

Province

( )

( )

Postal Code

Phone

Fax

E-mail address:

## METHOD OF PAYMENT:

(Check only one)

☐ Please charge my:

☐ VISA

☐ MasterCard

Card Number

Expiry Date

Cardholder (please print)

Signature

☐ Payment enclosed \$

☐ Purchase  
Order Number  
(please enclose)

Authorized Signature

Catalogue Number	Title	Date of issue or indicate an "S" for subscription	Price (All prices exclude sales tax)		Quantity	Total \$
			Canada \$	Outside Canada US\$		

Note: Catalogue prices for clients outside Canada are shown in US dollars. Clients outside Canada pay total amount in US funds drawn on a US bank.	<b>SUBTOTAL</b>	
Subscription will begin with the next issue to be released.	<b>DISCOUNT</b> (if applicable)	
Prices are subject to change. To Confirm current prices call 1 800 267-6677.	<b>GST (7%)</b> (Canadian clients only, where applicable)	
Canadian clients pay in Canadian funds and add 7% GST and applicable PST or HST.	<b>Applicable PST</b> (Canadian clients only, where applicable)	
Cheque or money order should be made payable to the Receiver General for Canada.	<b>Applicable HST</b> (N.S., N.B., Nfld.)	
GST Registration # R121491807	<b>GRAND TOTAL</b>	
	<b>PF 097019</b>	

## THANK YOU FOR YOUR ORDER!



Statistics Canada  
Statistique Canada

Canada





# BON DE COMMANDE

## Statistique Canada

### POUR COMMANDER :



**COURRIER**

Statistique Canada  
Opérations et intégration  
Gestion de la circulation  
120, avenue Parkdale  
Ottawa (Ontario)  
Canada K1A 0T6



**TÉLÉPHONE**  
1 800 267-6677

Faites débiter votre compte VISA ou MasterCard. De l'extérieur du Canada et des États-Unis et dans la région d'Ottawa, composez le (613) 951-7277. Veuillez ne pas envoyer de confirmation.



**TÉLÉCOPIEUR**  
1 800 889-9734

ou (613) 951-1584. VISA, MasterCard et bon de commande seulement. Veuillez ne pas envoyer de confirmation. Le bon télécopié tient lieu de commande originale.



**INTERNET** order@statcan.ca

(Veuillez écrire en majuscules)



**1 800 363-7629**

Appareils de télécommunications pour les malentendants

Compagnie

Service

À l'attention de

Fonction

Adresse

Ville

Province

( )

( )

Code postal

Téléphone

Télécopieur

Adresse du courrier électronique :

### MODALITÉS DE PAIEMENT :

(Cochez une seule case)



Veuillez débiter mon compte



VISA



MasterCard

N° de carte

Date d'expiration

Détenteur de carte (en majuscules s.v.p.)

Signature



Paiement inclus \$



N° du bon de commande

(veuillez joindre le bon)

Signature de la personne autorisée

Numéro au catalogue	Titre	Édition demandée ou inscrire « A » pour les abonnements	Prix (Les prix n'incluent pas la taxe de vente)		Quantité	Total \$
			Canada \$	Extérieur du Canada \$ US		

▶	Veuillez noter que les prix au catalogue pour les clients de l'extérieur du Canada sont donnés en dollars américains. Les clients de l'extérieur du Canada paient le montant total en dollars US tirés sur une banque américaine.	TOTAL	
▶	L'abonnement commencera avec le prochain numéro diffusé.	RÉDUCTION (s'il y a lieu)	
▶	Les prix peuvent être modifiés sans préavis. Pour vérifier les prix courants, veuillez composer le 1 800 267-6677.	TPS (7 %) (Clients canadiens seulement, s'il y a lieu)	
▶	Les clients canadiens paient en dollars canadiens et ajoutent soit la TPS de 7 % et la TVP en vigueur, soit la TVH.	TVP en vigueur (Clients canadiens seulement, s'il y a lieu)	
▶	Le chèque ou mandat-poste doit être établi à l'ordre du <i>Receveur général du Canada.</i>	TVH en vigueur (N.-É., N.-B., T.-N.)	
▶	TPS N° R121491807	TOTAL GÉNÉRAL	
		PF097019	

## MERCI DE VOTRE COMMANDE!



Statistique Canada  
Statistics Canada

Canada



# Your guide to Canada's collection of facts and figures

From the most pressing topics of the day, like employment, income, trade and education, to specific research studies, like adult literacy in Canada or products shipped by Canadian manufacturers, you'll find the reference information on all these and more in the **Statistics Canada Catalogue 1997**.

You'll also find details on a wealth of print publications (and their alternative formats, where available) on Canada's changing business, social and economic conditions.

Whether you are a researcher, a policy-maker, a planner or a librarian, a regular user of the **Catalogue** or have never seen it before, you'll appreciate its flexibility and efficiency.

Designed to facilitate your research, the combined subject and title index will direct you to the right page in seconds.

Each listing includes the full title, the catalogue number, the language of the product, the price, a brief abstract of the content, and more. It's your one-stop shop for the full range of Statistics Canada's products.

To make sure that the **Catalogue** stands up to frequent use, it's been bound in a specially coated cover to prevent broken spines, tattered edges and dog-eared corners.

# Votre guide des faits et chiffres sur le Canada



Des sujets d'actualité, dont l'emploi, le revenu, le commerce et l'éducation, aux études de recherche sur des thèmes précis, comme l'alphabétisation des adultes au Canada ou les produits livrés par les fabricants canadiens, vous trouverez des renseignements de référence sur tout cela et bien davantage dans le **Catalogue de Statistique Canada 1997**.

Vous trouverez également des renseignements concernant une foule de publications imprimées (et leur support de substitution, s'il y a lieu) sur l'évolution de la conjoncture économique et de la condition sociale du Canada.

Que vous soyez chercheur, décideur, planificateur ou bibliothécaire, utilisateur régulier du **Catalogue** ou que vous ne l'ayez jamais consulté, vous apprécierez sa souplesse et son efficacité.

Conçu pour faciliter vos recherches, l'index des sujets et des titres vous donnera, en quelques secondes, le numéro de la page où se trouvent vos renseignements.

Chaque publication inscrite est accompagnée du titre complet, du numéro au catalogue, de la langue du produit, du prix, d'un court résumé du contenu et plus encore. Le **Catalogue** constitue  votre guichet unique  pour la série complète des produits et services de Statistique Canada.

Et pour faire en sorte que le **Catalogue** résiste à une utilisation fréquente, sa couverture spéciale vise à prévenir les dos brisés, les côtés déchirés et les coins pliés.

## ORDER YOUR OWN COPY TODAY!

The **Statistics Canada Catalogue 1997** (Catalogue No. 11-204-XPE) is available in Canada for \$16 (plus either GST and applicable PST, or 15% HST), and for US\$16 outside Canada. **CALL** toll-free 1 800 267-6677, **FAX** toll-free 1 800 889-9734 or **MAIL** your order to Statistics Canada, Operations and Integration Division, Circulation Management, 120 Parkdale Avenue, Ottawa, Ontario, Canada, K1A 0T6. You may also order via the Internet at [order@statcan.ca](mailto:order@statcan.ca) or contact the nearest Statistics Canada reference centre listed in this publication.

## COMMANDEZ VOTRE EXEMPLAIRE DÈS AUJOURD'HUI!

Le **Catalogue de Statistique Canada 1997** (n° 11-204-XPE au catalogue) est vendu au Canada au coût de 16 \$ (plus la TPS et la TVP en vigueur, ou 15 % de TVH), et de 16 \$ US à l'extérieur du Canada. **COMPOSEZ** sans frais le 1 800 267-6677, **TÉLÉCOPIEZ** sans frais au 1 800 889-9734 ou **ENVOYEZ** votre commande à Statistique Canada, Division des opérations et de l'intégration, Gestion de la circulation, 120, avenue Parkdale, Ottawa (Ontario) Canada K1A 0T6. Vous pouvez également commander via l'Internet à [order@statcan.ca](mailto:order@statcan.ca) ou communiquer avec le centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous.



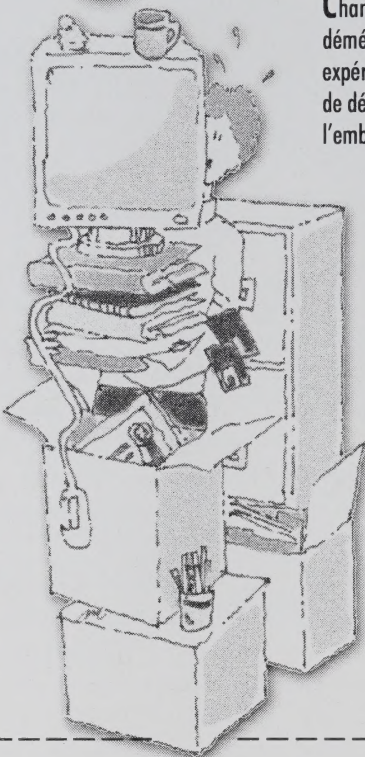
# Forgetting Something?

Changing companies or even moving with the same company can be a very exciting time! So many things to do and so many details to look after... and then there's the packing... yikes!

There is one step that is essential to ensuring that you reach your destination with all the tools you need to do the job...

## Let us know where you're moving to!

Don't forget to give us your new address so that you can continue to receive your subscriptions. To ensure that you don't miss an issue, please fill in the form below and fax a copy to 1-800-889-9734.



# Vous oubliez quelque chose?

Changer de compagnie ou même déménager avec la compagnie peut être une expérience très excitante! Tant de choses à faire et de détails à considérer... et puis il y a l'emballage... aah!

Il existe un élément essentiel afin de garantir que vous atteigniez votre destination avec tous les outils dont vous avez besoin pour faire votre travail...

## Faites-nous savoir où vous déménagez!

N'oubliez pas de nous communiquer votre nouvelle adresse afin que vous puissiez continuer de profiter de vos abonnements. Afin que vous ne ratiez aucun numéro, veuillez remplir la formule ci-dessous et envoyer une télécopie au 1-800-889-9734.

## I've moved!

**Please update the address  
on all my subscriptions.**

## J'ai déménagé!

**Veuillez mettre à jour l'adresse  
de tous mes abonnements.**

Customer Number / Client n°

Name / Nom

Company / Compagnie

Department / Ministère

Attention

Address / Adresse

City / Ville

Province

Postal Code / Code postal

( )  
Phone / Téléphone

( )  
Fax / Télécopieur